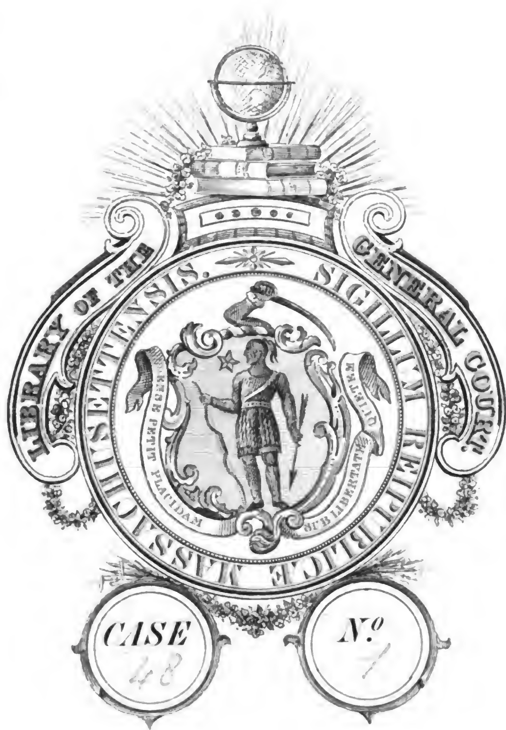

LIBRARY OF THE GENERAL COURT
SIGILLUM REIPUBLICAE MASSACHUSETTENSIS.
ENSE PETIT PLACIDAM SUB LIBERTATE QUIETEM
CASE
48
N.º
7

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION DE 1844.

France.

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1844.

TOME VII.

DU 27 MAI AU 6 JUIN 1844.

ANNEXES N° 124 A 142.



PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE A. HENRY,

RUE GIT-LE-COEUR, 8.

1844.


STATE LIBRARY
OF
MASSACHUSETTS
JUN 13 1917
CANCELED
BY

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Lundi 27 Mai 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 25 est lu et adopté.

M. LE PRÉSIDENT dit qu'il remplit un pénible devoir en annonçant à la Chambre, récemment frappée par tant de coups, la perte nouvelle et douloureuse qu'elle vient de faire de M. Jacques Laffitte, qui laissera de si profonds regrets dans l'assemblée qu'il a eu l'honneur de présider. Il donne communication à la Chambre de la lettre suivante :

« M. le Président,

« J'ai la douleur de vous faire part du décès de M. Jacques Laffitte, mon beau-père, membre de la Chambre des Députés.

« M. Jacques Laffitte a succombé aujourd'hui à 7 heures et demie du soir.

« J'ai l'honneur, etc.

« Signé : LE PRINCE DE LA MOSKOWA. »

Paris, ce 26 mai 1844.

— Copie de cette lettre sera envoyée à M. le Ministre de l'intérieur.

M. LE PRÉSIDENT tire au sort les noms des membres de la députation qui assistera aux obsèques de M. Laffitte.

M. LE DUC DE VALMY s'excuse par lettre sur l'état de sa santé de ne pouvoir assister aux travaux de la Chambre.

L'ordre du jour est la reprise du scrutin sur le projet de loi relatif à la célébration des fêtes de Juillet.

On procède à cette opération; l'appel et le réappel terminés, le dépouillement donne le résultat suivant :

Nombre des votants	236
Pour l'adoption	193
Contre	43

— La Chambre *a adopté.*

La suite de l'ordre du jour est la discussion du projet de loi relatif aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843 et 1844, et des exercices clos.

UN MEMBRE annonce qu'il s'occupera particulièrement des missions extraordinaires pour lesquelles le crédit de 100,000 francs, primitivement inséré au budget, a été porté à 900,000 francs pour 1843. Sur cette somme, 438,000 fr. sont réclamés pour les missions de Chine. L'ouverture de la Chine est un fait assez grave pour déterminer l'envoi d'une mission spéciale; mais l'orateur a besoin de savoir si, avant d'envoyer en Chine un agent d'un rang élevé, le Cabinet a acquis la certitude que la mission française serait reçue à Pékin; sans cette condition il ne comprendrait pas le vote du chapitre. Les forces considérables qui accompagnent cette mission le portent à craindre qu'on ne soit pas assuré d'avance de pouvoir entamer une négociation régulière et spéciale. La présence de deux frégates, de trois corvettes et d'un bateau à vapeur semble indiquer des prévisions militaires. S'il en était ainsi, l'orateur serait tenté de répéter la parole d'un ambassadeur ottoman, qui, assistant à un tournois, disait : « Si c'est pour un jeu, c'est trop; si c'est pour la guerre, ce n'est pas assez. »

L'orateur s'affligerait de voir qu'on allât chercher en Chine des embarras gratuits. En général, il a peu de propension pour la diplomatie lointaine; il croit que la véritable politique de la France, que sa politique d'influence et d'action doit se faire beaucoup plus près de nous, à nos portes, en Espagne, dans les petits Etats d'Italie et dans ce grand bassin de la Méditerranée, qu'on appelait naguères un lac français.

Abordant ensuite la question des catholiques de Syrie, l'orateur reconnaît que des efforts heureux ont été tentés par le Ministère; il le félicite d'avoir obtenu le retrait d'une loi sauvage, qui condamnait à la peine capitale les renégats qui revenaient au culte de leurs pères; mais il fera remarquer que ce n'est point par de la philanthropie générale que la France maintiendra son crédit dans le Levant : son devoir est d'y maintenir la position particulière que lui ont garantie depuis plusieurs siècles des stipulations solennelles. Elle est la protectrice des populations catholiques et surtout des Maronites, qui prétendent, avec nous, à une communauté d'origine, et qui sont du moins Français par le cœur et par les sentiments. La Chambre a naguères refusé son approbation à l'arrangement conclu, en 1842, pour régler provisoirement le sort de ces populations. Ce qui s'est passé depuis cette époque est de nature à éveiller toutes les sollicitudes de la Chambre. Il s'agit de maintenir notre patronage sur une population de 500,000 ames, qui déclare que si notre attitude ne change pas, elle sera réduite à s'adresser à une autre Puissance catholique. Déjà même une démarche a été faite en ce sens à Vienne. Il y a donc ici, pour la France, une question d'intérêt permanent. Les critiques dirigées contre l'arrangement de 1842 n'ont été que trop bien justifiées par les évènements qui se sont passés depuis : on avait signalé les dangers de la co-existence de deux Gouvernements ennemis, des autorités maronites et druses. Qu'est-il arrivé depuis? C'est qu'effectivement depuis deux années, le sang coule dans le Liban, le massacre, l'incendie et le pillage y sont à l'ordre du jour. Les deux Gouvernements n'ont pu se maintenir à la fois, et voilà qu'il est question de soumettre les Maronites à la direction des Druses. L'insurrection du Liban dure encore : le pacha

turc est sorti de Beyrouth pour marcher contre les Chrétiens qui déclarent vouloir se faire exterminer plutôt que d'accepter le joug.

Au milieu de ces événements apparaissent les instigations d'un Cabinet dont l'influence est rivale de la nôtre. L'orateur demandera si la France entend maintenir son droit exclusif de protectorat sur les catholiques d'Orient, et si elle a une politique arrêtée au sujet des événements de Syrie. De ce côté, nos intérêts lui paraissent beaucoup plus sérieusement engagés qu'ils ne le sont dans l'Océanie. Jamais l'orateur n'a attaché aux affaires de Taïti une grande importance, soit commerciale, soit politique; il n'y voyait qu'une question d influence morale qui a été singulièrement amoindrie par les événements; il lui semble toutefois que des explications doivent être également données sur ce point. Il importe qu'on sache, par exemple, ce que représente aujourd'hui le protectorat français, et quelle est la limite, quelle est la mesure de nos droits. Ce protectorat a-t il encore le sens et l'étendue que lui assignait la proclamation du 9 septembre 1842? Avons-nous le droit d'administrer complètement les Européens et les blancs? Est-ce la France qui recevra les agents consulaires envoyés par les autres Puissances à Taïti? Seront-ils accrédités auprès du Gouvernement ou auprès de la reine Pomaré? Ce devrait être auprès de la France, si nous avons effectivement la souveraineté extérieure. Si aucune restriction n'a été apportée à l'acte qui nous réserve de régler tout le régime douanier, à l'exemple de ce qui a été fait par l'Angleterre pour les îles Ioniennes, il faudrait que le Gouvernement français déterminât par une ordonnance les bases et les limites de notre protectorat. L'orateur espère que des explications seront données sur ces divers points.

Il entretient ensuite la Chambre des événements survenus à Saint-Domingue : à cet égard, il ne demandera pas au Gouvernement ce qu'il ferait si effectivement la population d'Haïti songeait à réclamer l'intervention d'une puissance européenne. Les circonstances détermineraient la conduite du Cabinet ; mais, dans le cas où la république d'Haïti songerait à réclamer une autre intervention que la

nôtre, l'orateur pense que, dès aujourd'hui, le Cabinet doit être prêt à rassurer l'opinion. Saint-Domingue ne peut être placée dans une dépendance quelconque que vis-à-vis de la France et de l'Espagne, et l'orateur ne doute pas que M. le Ministre des affaires étrangères ne soit en mesure de donner à ce sujet pleine satisfaction à l'opinion publique.

Un deuxième membre traite la question relative aux catholiques de Syrie, et entre à ce sujet dans des développements que la voix de l'orateur ne permet pas d'entendre.

— La Chambre, consultée par M. le Président, décide qu'elle passe à la discussion des articles.

Lecture faite de l'article premier, M. le Président annonce qu'il soumettra d'abord à la délibération de la Chambre les divers chapitres compris dans l'état A.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.

Chap. xii. — Frais de justice criminelle, 350,000 fr.

La Commission a proposé sur ce chapitre une réduction de 50,000 fr., qui est consentie par le Gouvernement.

— La Chambre adopte le chiffre du chapitre, réduit à 300,000 fr.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Un membre annonce qu'il vient combattre les crédits supplémentaires demandés par M. le Ministre des affaires étrangères pour les deux premiers chapitres. Il est obligé de revenir sur des questions dont on a souvent entretenu la Chambre, sur des faits qui, pour la plupart, sont malheureusement accomplis ; mais il lui paraît impossible de se refuser à un examen des faits antécédents, alors surtout que de l'ensemble et du détail doit résulter la triste prévision du caractère que prendront les négociations dans lesquelles nous pouvons être aujourd'hui engagés.

L'orateur ne partage pas le sentiment qui vient d'être exprimé à la tribune : on a dit que la France devait se préoccuper d'abord des intérêts les plus voisins et ne pas aller aventureusement chercher des affaires aux dernières extrémités du monde. L'orateur reconnaît que la diploma-

tie doit s'appliquer à conserver les traditions du passé ; mais la France d'aujourd'hui n'est plus la France du temps de Sully, et quand un pays est entré dans le grand mouvement de l'industrie, il faut qu'il exporte au-dehors ses richesses, sous peine de voir sa fécondité même devenir pour lui une cause de souffrances, d'amoindrissement et de ruine. Les missions pour lesquelles des crédits sont demandés ont un caractère général que l'orateur répute bon. Ce n'est pas lui qui reprochera au cabinet la pensée qu'il a eue d'envoyer dans l'Océanie des vaisseaux et des négociateurs français ; mais ce qu'il déplore dans toutes ces tentatives, c'est leur résultat funeste ; ce dont il se plaint, c'est que la plupart de ces tentatives n'aient été inspirées que par le désir de donner une satisfaction momentanée à l'opinion publique, et c'est qu'au bout de ces illusions, il n'y ait eu que des revers de situation qui se résument en abaissement de la dignité nationale, et en compromission des grands intérêts français.

L'affaire de Taïti se lie intimement à celle de la Nouvelle-Zélande, qui, jusqu'à présent, a été peu éclairée, et dont l'orateur croit devoir entretenir la Chambre avec quelques détails. Depuis longtemps, cette partie du monde maritime avait fixé l'attention des hommes politiques et des principaux commerçants. En 1838, un armateur du Hâvre, le capitaine Langlois, débarque à la Nouvelle-Zélande ; il y est suivi de missionnaires français ; il s'abouche avec les chefs des différentes tribus indigènes, passe avec eux des conventions et en obtient des concessions de territoire. Le Gouvernement considéra comme très-importante la négociation commencée par le capitaine Langlois. Il nomma une Commission à l'effet d'examiner la nature, le caractère, l'utilité des actes passés avec les chefs des tribus, et de voir jusqu'à quel point il pouvait s'engager lui-même dans l'entreprise. Dans cette Commission furent appelés le capitaine Cécile et le contre-amiral Dupetit-Thouars, et il en sortit un traité portant la signature du Ministre du commerce, du Président du conseil et du Ministre de la marine. Ce traité portait qu'un bâtiment de l'État serait mis à la disposition du capitaine Langlois, et que ce capitaine céderait au Gouvernement tout ce qui lui serait nécessaire pour un

établissement administratif, pour l'organisation d'un lieu de déportation, et, en un mot, pour préparer un établissement français. L'expédition se composait de deux bâtiments : le capitaine Lavaux, parti le premier, au lieu d'aller à Banks, dans l'île du Sud, débarqua dans l'île du Nord, à la baie des Iles. Or, sur ce point, les Anglais avaient fait, de leur côté, une tentative. Au commencement de 1840, ils avaient jugé à propos d'envoyer de Sidney le capitaine Habson comme lieutenant gouverneur de la Nouvelle-Zélande, Arrivé à la baie des Iles le 28 janvier 1840, il y avait trouvé une compagnie anglaise qui s'y était installée, mais sans avoir rien fait qui eût le caractère d'une prise de possession. Le capitaine Habson se fit faire une cession par les chefs indigènes, et, au 21 mai de la même année, il fit une proclamation par laquelle il déclarait que l'entière souveraineté des îles du Nord appartiendrait désormais à S. M. la Reine de la Grande-Bretagne. Il chargeait de plus l'un de ses lieutenants d'aller proclamer cette souveraineté à la pointe méridionale de l'île.

Ce fut à cette époque que le capitaine Lavaux arriva à la baie des Iles, au lieu de se rendre à l'île du Sud. Il y resta un mois à côté du capitaine Habson qui continuait de procéder à la prise de possesion de l'île.

Cependant, de son côté, le capitaine Langlois était débarqué à l'île du Sud et s'était de nouveau abouché avec les chefs indigènes qui ratifièrent solennellement, par des actes passés en date des 11 et 12 août, les traités conclus en 1838. La souveraineté de l'île du Sud lui était ainsi reconnue ; il attendait toujours le capitaine Lavaux, lorsqu'à la date du 14 août, arriva de l'île du Nord un brick anglais dont l'équipage, dès son débarquement dans l'île du Sud, afficha à la porte des baraques une proclamation annonçant la prise de possession de l'île au nom de la Reine d'Angleterre.

L'orateur se croit fondé à dire que jamais acte ne fut plus contestable que celui-là. Il regrette d'avoir à ajouter qu'après trente mois de contestations et de remontrances, le pavillon anglais fut arboré dans l'île, la prise de possession fut admise par le Gouvernement français, et les Fran-

çais établis dans nos parages furent réduits à se placer sous la protection de l'Angleterre.

L'orateur fait de nouveau observer que cette affaire se lie étroitement à celle de Taïti. Dès 1838, M. le contre-amiral Dupetit-Thouars était allé dans cette partie de l'Océan, pour y poursuivre la réparation des griefs dont notre commerce avait eu à souffrir. En 1841, pour compenser le fâcheux dénouement des affaires de la Nouvelle-Zélande, le contre-amiral fut nommé commandant de la station française dans la mer du Sud, avec mission de prendre possession des îles Marquises, et d'exiger de la reine de Taïti une complète satisfaction. On voulait couvrir ainsi la condescendance à laquelle on s'était résigné envers les prétentions anglaises.

En mai 1842, le contre-amiral arrive aux îles Marquises : il y établit sur divers points la domination française ; de là, il se rend à Otaïti ; et, aux termes de ses instructions, il y fait entendre un langage sévère. Il exige que le fort de la Reine et que l'île de Taïti soient mis à sa disposition, comme garantie de la réparation des injures dont il devait poursuivre le redressement.

Le 9 septembre 1842, la reine Pomaré invoque le protectorat, et défère à la France la souveraineté extérieure de l'île, le règlement des ports, et de tout ce qui concerne le régime douanier ; ce qui restait de souveraineté à la reine était bien peu de chose.

On a dit, dans la discussion de la Chambre, que l'amiral et le Gouverneur étaient sortis des bornes de leurs instructions, et l'on a cité quelques unes de ces instructions. L'orateur qui en a pris connaissance, y a vu des clauses autres que celles dont il a été donné lecture, et qui témoignent de l'étendue des pouvoirs conférés aux agents français.

Les instructions adressées par M. l'amiral Roussin au capitaine Bruat, portent qu'il sera maître d'établir à Taïti sa résidence habituelle, si les circonstances, si les besoins du service, si les intérêts politiques et commerciaux paraissent exiger qu'il prenne ce parti ; qu'il sera également libre de porter sur tel ou tel point les ressources ou les forces dont il peut disposer. Il est dit, en outre, dans ces

instructions que chacun comprendra qu'il s'agit de contribuer à l'accomplissement d'une grande et belle entreprise, sur les suites de laquelle le Gouvernement, les Chambres et le pays vont avoir les yeux constamment fixés. N'était-ce pas dire aux agents français que s'ils trouvaient sur leurs pas des pièges, des trahisons, ils devaient agir avec autorité, énergie, et faire tout ce qu'exigerait la dignité de la France?

Continuant l'exposé des faits, l'orateur rappelle les intrigues dont le commencement coïncide à Taïti avec l'arrivée du navire anglais *le Talbot*, et surtout avec le débarquement de la *Vindictive*, et la réapparition du missionnaire Pritchard; il cite la proclamation du commandant Toup-Nicholas, portant que les sujets britanniques devaient ne pas se soumettre aux règlements établis par les autorités françaises.

Le commandant français se plaint, on lui répond : « J'ai « reçu votre lettre : je n'aurai désormais aucune corres- « pondance avec vous. » Des provocations de tout genre nous sont adressées ; sur tous les points il y a méconnaissance de l'autorité française.

La Reine Pomaré avait écrit à la reine d'Angleterre qu'elle ne reconnaissait pas le protectorat du Gouvernement français ; qu'elle avait été forcée de signer par peur, et elle adjurait la reine de la Grande-Bretagne de lui envoyer un grand vaisseau de guerre pour l'aider. Ce fut sur ces entrefaites que le contre-amiral Dupetit-Thouars, de retour à Taïti, le premier novembre, vit le pavillon français remplacé par un pavillon de fantaisie, et ce fut alors qu'il déclara que si ce pavillon n'était pas amené, il s'emparerait de l'île au nom de la France.

L'orateur pense que le contre-amiral a fait ce qu'il devait faire, et qu'en agissant autrement il eût méconnu les devoirs que lui imposaient ses instructions et la dignité de son pays. Il ne s'explique pas le désavœu qu'on lui a infligé, et il se demande ce qui arrivera par suite de ce désavœu ; s'il n'arrivera pas un jour où les Anglais, prenant l'initiative sur le bâtiment porteur des nouvelles instructions du Gouvernement français, iront mettre le *Moniteur* sous les yeux de l'amiral, et le sommer de sortir.

Selon l'orateur, l'amiral est désavoué pour avoir fait ce qu'exigeait la dignité de la France, et ce désavœu nous expose à de nouvelles avanies. Il sait qu'on imputera ses paroles au coupable désir de tout envenimer; mais il a peu de soucis pour de telles accusations, lorsque sa conscience lui dit qu'il n'a dans le cœur que de bons sentiments : ce n'est pas seulement pour l'honneur de la France, c'est au nom de ses intérêts qu'il entend protester. Jamais Puissance dans le monde n'a pu porter au loin son commerce, qu'à la condition de faire respecter son nom et son pavillon. C'est ainsi qu'ont procédé les Vénitiens, les Hollandais, les Espagnols et les Anglais. Les nations ne sont fortes, puissantes, honorées qu'à ce prix.

On a parlé de l'ambassade française en Chine, et l'on a demandé si elle serait reçue à Pékin, s'il lui serait donné d'entamer de sérieuses et utiles négociations ? L'orateur est porté à craindre que cette mission n'ait pas une issue moins fâcheuse que celle dont il vient d'entretenir la Chambre. Le souvenir de ce qui s'est précédemment passé en Chine, motive à cet égard ses appréhensions. Lorsque éclata la guerre entre la Grande-Bretagne et l'Empire chinois, un agent français, M. le colonel de Jancigny, fut envoyé dans ces parages : il y arriva à la fin de 1841, avec des instructions larges qui tendaient à nous ménager une bonne position. Aidé par l'influence de nos agents consulaires à Macao, il ouvrit des négociations qui tendaient à la conclusion d'un traité de commerce direct entre la Chine et la France; mais en 1843, il arriva à Macao un nouvel agent français : presque aussitôt les journaux du pays retentissent des plaintes contre notre ancien agent, et une lettre du nouvel envoyé français, M. Ratti-Menton, publiée par le journal de Macao, dénonce M. de Jancigny comme n'ayant aucune espèce de pouvoirs du Gouvernement français, et comme pouvant tomber sous le coup des poursuites auxquelles sont exposés ceux qui usurpent des qualités et des attributions dont on ne les a pas investis.

L'orateur complète cet exposé en déclarant qu'il n'a rien été fait pour la France en dehors des traités par lesquels l'Angleterre a elle-même stipulé les droits des nations

étrangères. Notre nouvel agent s'est adressé au commissaire impérial chinois. Tout ce qu'il en a obtenu, c'est une copie des nombreux tarifs et règlements qui étaient déjà publiés en Europe.

L'orateur demande à la Chambre, et obtient la permission de renvoyer à demain les autres considérations qu'il se propose de développer.

La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

De l'Espée, Lacrosse, de Las-Cases et Boissy-d'Anglas,
Secrétaires.

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé D. Lagarde.

Présidence de M. SAUZET.

Séance du Mardi 28 Mai 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 27 est lu et adopté.

L'ordre du jour est la suite de la discussion du projet de loi relatif aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843, 1844 et des exercices clos.

Un membre a la parole contre les crédits du Ministère des affaires étrangères, et pour achever de présenter les observations générales dont il a entretenu déjà hier la Chambre à la fin de la séance.

Il déclare qu'il approuve complètement la pensée des missions diplomatiques qui portent au loin et sur toutes les mers le pavillon et les propositions de la France, et y ouvrent des débouchés pour notre commerce ; il approuve les établissements qui peuvent servir à ce commerce de lieux de relâche et de ravitaillement. Au point de vue de la puissance extérieure de la France, il regarde également comme bonnes ces expéditions lointaines qui sont la véritable pépinière de la grande navigation et de la marine militaire. Par conséquent, il donne son approbation à toutes les tentatives qui ont été faites dans ce but. Mais quels en ont été les résultats? C'est là ce qu'il faut examiner ; c'est sur ce point que M. le Ministre des affaires étrangères devra s'expliquer clairement devant la Chambre.

Pourquoi a-t-on abandonné les légitimes prétentions de

la France à la Nouvelle-Zélande devant une prétention soudaine et sans fondement?

Comment justifie-t-on le blâme de la conduite de l'amiral Dupetit-Thouars, qui n'a agi que conformément aux inspirations de ses instructions, et dans un cas qui était précisément celui que ces instructions indiquaient : la déloyauté de la Reine Pomaré?

Ce désaveu est d'autant plus difficile à justifier, qu'au même instant les Anglais prenaient possession du Scinde dans des circonstances analogues à celles où notre Gouvernement renonçait à la prise de possession de la souveraineté de Taïti.

On objecte que, dans le même temps, le Gouvernement anglais a désavoué l'acte d'un de ses officiers qui avait déclaré la souveraineté des îles Sandwich; mais on oublie que peu auparavant l'Amérique avait reconnu l'indépendance de ces îles, en ajoutant à cette reconnaissance la déclaration qu'elle s'opposerait à toute atteinte portée à cette souveraineté.

Il n'y a donc pas de comparaison à établir.

Quant à la Chine, l'orateur ne s'en est expliqué que d'après les documents publiés par la presse; il a émis l'appréhension que le débat entre M. de Jancigny et notre consul général ne nuisît à la considération et au crédit de la France. Il y a lieu de craindre que les résultats ne répondent pas au luxe et à la pompe de la mission.

Dans tous les actes du Gouvernement, une même pensée se retrouve : c'est celle de tout subordonner au maintien de la cordiale entente entre la France et l'Angleterre.

M. le Ministre des affaires étrangères était ambassadeur à Londres, quand le Ministre de la Grande-Bretagne déclarait, à la veille d'une grande lutte, que la France pourrait se plaindre, menacer, s'agiter, mais qu'elle céderait. Il est resté sous l'influence de cette pensée insultante. La preuve en est dans la tendance continue de tous les actes de son administration. Le traité des détroits pour les affaires de Turquie; la création de deux souverainetés dans le Liban, présentée comme nécessaire pour la pacification de la Syrie et pour la protection des peuples chrétiens de ces contrées; le traité d'extension du droit de visite; la politique expectante en Espagne qui nous expose aux soupçons et aux at-

taques de tous les partis, excepté de celui qui a violé ouvertement l'ordre constitutionnel; tous ces actes ont été conçus et consommés dans l'intention bien déterminée de ménager avant tout les susceptibilités de l'Angleterre. A Montevideo, en Grèce, même conduite indécise, sans couleur propre, sans inspiration spontanée; attente perpétuelle de ce qui peut convenir ou déplaire à l'Angleterre. La Nouvelle-Zélande et Taïti présentent des actes de la même origine, dictés par le même esprit.

L'orateur n'entend cependant pas que la France prenne une attitude hostile pour les autres Puissances, et que, pour chacune de ces questions, elle pousse les difficultés jusqu'aux dernières extrémités; mais il croit que le maintien de sa dignité, le respect de ses droits, sa susceptibilité toujours éveillée pour son honneur, sont les meilleurs moyens de maintenir deux grandes nations dans la situation qui leur appartient, sans mettre sa sécurité en péril.

Cette faiblesse pour les intérêts anglais dépasse toutes les limites de la prudence la plus réservée. L'Angleterre n'est pas tout entière dans les îles de la Grande-Bretagne. Une grande partie de sa puissance est dans les Indes-Orientales; elle est occupée à transformer en Puissance agricole ces belles contrées qui, autrefois, étaient une Puissance industrielle, aujourd'hui dépassée dans cette branche de travail par les progrès de l'Europe. La culture du sucre, du coton, de l'opium, attirent aujourd'hui toute son attention; c'est quand l'Inde sera un riche pays agricole, qu'elle achètera les produits industriels de l'Angleterre. Mais pour réussir dans cette entreprise, il faut que le travail soit cher partout ailleurs; c'est pourquoi l'orateur conjure le Gouvernement de s'abstenir de toute présentation de loi qui pourrait avoir pour résultat d'élever le prix de la main-d'œuvre dans nos colonies, quand il est à un taux si bas dans les Indes-Orientales.

Il regarde comme funeste à la France cette politique de condescendance qui ferait de nos progrès en industrie une source de désastres pour la France; car alors notre industrie ne trouverait pas à l'extérieur la protection qui, seule, peut assurer son succès et l'heureuse distribution de ses produits dans le monde.

L'orateur vote contre les crédits demandés pour le Ministère des affaires étrangères.

M. le Ministre des affaires étrangères demande la parole ; il dit :

« Messieurs, qu'on désapprouve, qu'on attaque vivement, violemment même la politique du Cabinet, sa conduite, ses actes, la direction qu'il essaye d'imprimer aux événements, la solution qu'il donne aux questions que les événements lui amènent, rien de plus légitime, c'est le droit de l'opposition, c'est le principe de notre Gouvernement.

« Que dans cette lutte toute impartialité disparaisse, qu'on ne tienne aucun compte du bien qui peut être accompli, des efforts sincères, des intentions patriotiques, cela n'est pas parfaitement légitime, mais cela est inévitable.

« C'est l'entraînement naturel des situations, et tout homme qui n'y est pas préparé et parfaitement résigné d'avance, n'est ni capable ni digne de se mêler des affaires de son pays.

« Mais que les faits soient complètement méconnus, omis, défigurés, ignorés, cela est étrange ; ce n'est pas là une conséquence nécessaire de nos institutions. Je pourrais dire, je devrais dire que c'est leur abaissement et leur dégradation.

« Eh bien, c'est ce qui est arrivé souvent, c'est ce qui est arrivé hier et aujourd hui.

« Je dois donc et je veux commencer par rétablir ici la vérité des faits. La première condition pour cela, c'est de remettre un peu d'ordre dans les questions qui ont été un peu confusément portées à cette tribune et jetées devant la Chambre.

« Il y a deux ordres de questions fort distinctes, celles qui appartiennent au projet de loi en discussion, au chapitre des missions extraordinaires, à l'emploi des crédits que ce chapitre met à la disposition du Gouvernement, et puis d'autres questions spéciales qui ne se rattachent pas à ce chapitre, dont je ne refuse, en aucune façon, la discussion, mais qui sont parfaitement étrangères à ce débat.

« Je commencerai par vider ce qui appartient aux missions extraordinaires proprement dites.

« Mon premier besoin est de rétablir un fait. On a accusé le Cabinet, et moi en particulier, d'avoir fort exagéré le crédit des missions extraordinaires, de l'avoir porté dans ces dernières années à un taux inusité.

« Voici les chiffres. Je mets sous les yeux de la Chambre les crédits de ce même chapitre dans les trois dernières années qui ont précédé mon administration, et dans les trois années de mon administration.

Crédits alloués pour le chap. XI (Missions extraordinaires et dépenses imprévues), de 1838 à 1843 inclusivement.

En 1838....	767,692 fr.	40 c	3,982,914 fr.	31 c.
En 1839....	608,602	15		
En 1840....	2,606,619	76		
En 1841....	404,923	86	1,954,923	86
En 1842....	650,000			
En 1843....	900,000			
	5,937,838	17	2,027,990	45

« Les trois années de mon administration sont donc inférieures de 2 millions au crédit des missions extraordinaires, accordé dans les trois années précédentes.

« Je ne mets pas une grande importance à ce fait; je le rétablis parce qu'il a été positivement méconnu, non pas à la tribune tout-à-l'heure, mais bien souvent dans le cours des débats.

« Si j'avais cru que les missions extraordinaires exigeassent, depuis que j'ai l'honneur d'administrer les affaires étrangères, des crédits plus considérables, je n'aurais pas hésité à les demander. Je suis convaincu qu'on ne doit jamais hésiter à engager sa responsabilité, quand on rencontre devant soi un intérêt du pays.

« On veut que la France soit active et influente pendant la paix, au sein d'une politique pacifique. On a raison, mais cela a ses charges; l'activité ne saurait être gratuite.

« Je me suis donc imposé pour règle, toutes les fois que j'ai rencontré un intérêt du pays, quelque éloigné, quelque

indirect qu'il me parût, mais un intérêt réel, sérieux, je me suis imposé de ne pas hésiter à engager ma responsabilité en demandant un crédit pour des missions extraordinaires. La France a plus besoin de missions extraordinaires que d'autres peuples, que l'Angleterre en particulier. L'Angleterre à un commerce beaucoup plus actif que le nôtre, des établissements plus étendus, des voyageurs plus nombreux. Les missions extraordinaires se font pour elle naturellement et par le cours ordinaire des choses. Pour nous, nous avons besoin de suppléer à ce qui manque à notre commerce, à nos établissements, à nos voyageurs. C'est là ce qui fait que le chapitre des missions extraordinaires doit être souvent chargé de crédits nouveaux.

« Quand on envoie des missions extraordinaires, quand on emploie des agents, il faut que leur situation soit bonne; cela est exigé par les intérêts et la dignité du pays, par le bien du service, par la justice envers les agents.

« Il ne faut pas lancer aux extrémités du monde des agents du Gouvernement français qui ne seraient pas dans une situation convenable et efficace.

« Voulez-vous savoir, Messieurs, à quel point nos idées sont souvent inexactes et insuffisantes à cet égard ? Permettez-moi de faire une comparaison bien simple : vous avez sous vos yeux les Compagnies particulières qui emploient des ingénieurs pour leurs travaux, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, par exemple. Voulez-vous que je vous dise quelle est la condition de l'ingénieur qu'elle a chargé de ses travaux, elle lui a donné pendant toute la durée des travaux 18,000 fr. de traitement fixe ; d'abord 6,000 fr., et puis 9,000 de frais de bureaux, et puis 100,000 fr., d'indemnité, le travail achevé.

« Voilà ce que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a fait pour son ingénieur.

« J'ai envoyé en mission extraordinaire un ingénieur français fort distingué, à l'isthme de Panama ; il a conservé son traitement ordinaire et 12,000 fr. de frais de mission. Vous conviendrez que ses travaux sont bien aussi difficiles, supposent bien autant de mérite que ceux de l'ingénieur du chemin de fer d'Orléans ; sa condition est certainement très-inférieure.

« Je reconnais que l'honneur de servir son pays doit compter pour beaucoup dans la vie d'un homme ; je reconnais qu'il n'est pas nécessaire qu'on fasse sa fortune dans les fonctions publiques, et qu'il ne doit pas être là comme dans l'industrie privée ; cependant l'Etat, le Gouvernement doit traiter avec bienveillance, avec équité, les hommes qu'il emploie. Il doit surtout, dans des situations aussi exceptionnelles, aussi difficiles que celles que les missions extraordinaires supposent, il doit leur donner toute la force, tous les moyens d'action nécessaires. C'est ce que, pour ma part, je me suis imposé la loi de faire en toute occasion.

« Maintenant, il faut que la Chambre voie un peu clair dans ce chapitre, et qu'elle se rende compte de la nature et du véritable objet de la plupart des missions.

« Il y en a de plusieurs sortes : les unes ont un caractère un peu prolongé par la nature même de leur objet ; ce sont les missions qui ne se bornent pas à une, deux années, à un voyage. Ainsi, il y a tel lieu dans lequel il est nécessaire d'entretenir pendant quelques années un agent consulaire, pour voir si plus tard un consulat ne devra pas y être établi; cela est classé parmi les missions extraordinaires. Il y a tel autre point dans lequel nous avons, avec un Etat particulier, des relations commerciales ou autres, lesquelles dureront plusieurs années ; cela exige la présence d'un envoyé extraordinaire, consul ou agent politique.

« Voilà une première classe de missions extraordinaires; il y en a sept ou huit de ce genre dans le chapitre dont je parle.

« Les autres sont des missions tout-à-fait transitoires ; les unes ont un but d'action politique, il y a tel moment où le voyage, le séjour pendant quelques mois d'un homme sur un point déterminé, sa conversation avec telle ou telle personne est nécessaire pour le succès d'une affaire ou d'une situation ; j'ai eu plusieurs fois occasion de recourir, et de recourir avec succès, à des missions de ce genre.

« D'autres sont des missions d'exploration, destinées à nous procurer des renseignements et des informations que nous n'aurions pas par d'autres moyens, destinées à porter sur des points éloignés le nom et l'influence de la France. La mission de l'ingénieur dont je parlais tout-à-l'heure à

l'isthme de Panama, celle de M. de Castelnau dans l'intérieur de l'Amérique du Sud, sont des missions de ce genre.

« D'autres enfin se rapportent à des négociations spéciales, momentanées, qui exigent la présence, momentanée aussi, d'un agent spécial. Ainsi, il y a eu des conventions postales à négocier en plusieurs lieux, conventions importantes pour nos relations au dehors, pour les intérêts de notre commerce et de notre industrie. J'ai conclu depuis quatre ans douze conventions postales différentes, qui ont eu pour résultat d'améliorer, de faciliter notablement avec l'Angleterre, la Belgique, l'Autriche, la Suisse, les Deux-Siciles, et d'autres pays, toutes nos relations de commerce et d'industrie.

« Des conventions d'extradition, conclues avec la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, le duché de Lucques, ont pour objet d'assurer à notre commerce un recours contre les banqueroutiers frauduleux, et l'extradition des criminels de tout genre. Dans certains cas, ces conventions ont donné lieu à des missions spéciales et momentanées.

« Je donne ces renseignements à la Chambre, pour que la nature de ce chapitre et l'objet auquel il répond lui soient bien connus, pour qu'elle sache d'avance à quels principes presque toutes ces missions se rattachent. Votre Commission a reçu de moi, à cet égard, tous les renseignements, tous les éclaircissements qu'elle m'a demandés.

« J'arrive maintenant aux questions spéciales dont quelques unes se rapportent à ce même chapitre, tandis que d'autres lui sont parfaitement étrangères. Je les prends dans l'ordre dans lequel les orateurs entendus les ont portées à cette tribune.

« L'affaire de Syrie n'a aucun rapport avec le chapitre des missions extraordinaires. Cependant, je ne demande pas mieux que de répondre aux questions qui ont été posées.

« On a raison : il est du devoir de la France de ne pas abandonner les catholiques de Syrie, de les protéger, comme elle les protégeait autrefois, de maintenir les capitulations et tous ses droits ; la France le fait, nous l'avons fait constamment.

« Nous avons mis une grande importance, il y a deux ans, à obtenir, après les désastres que la Syrie avait eu à souffrir,

le rétablissement d'un grand principe, celui d'une administration indigène, nationale et chrétienne, à la place de l'administration turque et musulmane qui lui avait été imposée. Nous avons réussi. La Chambre a pensé que ce succès n'était pas suffisant; elle avait raison, nous savions très-bien, au moment même où nous obtenions ce succès, qu'il n'était pas suffisant; mais il importait de rétablir le principe, d'obtenir avant tout la chute de l'administration musulmane, le rétablissement d'une administration nationale et chrétienne.

« Ce principe une fois gagné, croyez-vous que nous ayons considéré notre tâche comme finie ? Non sans doute. Nous avons exprimé, au moment même où nous emportions le principe, notre prévoyance qu'il ne serait pas suffisant; nous avons dit à la Porte : « C'est un essai que vous tentez, nous ne le prenons qu'à titre d'essai et pour nous assurer aujourd'hui le rétablissement de l'administration nationale des chrétiens. Nous verrons si, telle qu'elle est établie, divisée entre deux chefs, elle pourra marcher. »

« Elle n'a pas bien marché, nous le savons. Elle n'a pas été accompagnée d'autant d'excès qu'on l'a dit quelquefois. Il y a eu exagération à cet égard, mais enfin il y a eu beaucoup d'excès.|

« Nous les avons signalés, nous avons indiqué quelle en était la cause, et quel remède il fallait y apporter. Et quand nous avons été armés d'assez de faits, d'assez de preuves pour pouvoir espérer apporter dans les conseils de la Porte la conviction que ce mode d'administration ne suffisait pas au but que nous voulions atteindre, nous avons engagé une nouvelle négociation pour ramener l'administration de la Syrie au principe d'une autorité chrétienne et unique. Cette négociation est difficile, mais je ne désespère pas d'atteindre le but. Nous avons déjà obtenu à Constantinople, dans l'intérêt chrétien, des résultats assez importants pour que nous puissions espérer encore celui-ci. Hier, un de nos adversaires a rendu pleine justice aux résultats que nous avons obtenus pour les apostats qui redeviennent chrétiens; il faut tenir compte à la Porte de cette concession; il faut se souvenir que nous sommes dans une situation double et difficile, protégeant les chrétiens contre la Porte et la Porte

contre tous envahissements extérieurs, protégeant à la fois l'indépendance de la Porte en Europe et la sûreté des chrétiens en Turquie. Quand nous obtenons des concessions en faveur des chrétiens qui paraissent menacer l'indépendance de la Porte, qui affaiblissent son autorité dans ses provinces, la Porte réclame, elle dit : « Vous m'abandonnez, vous me livrez ux Puissances qui désirent mon affaiblissement. » La Porte a raison, il faut ménager avec grand soin ses intérêts de Puissance indépendante, en même temps que nous travaillons à rendre son administration des chrétiens plus équitable et plus douce.

« La concession que nous avons dernièrement obtenue en faveur des chrétiens est considérable ; elle a coûté beaucoup à la Porte, car elle lui a coûté un peu d'affaiblissement de son principe religieux qu'elle regarde comme le nerf même de son gouvernement. Cependant, la Porte s'est rendue.

« Je passe à l'Océanie.

« Ici, Messieurs, les préopinants sont convenus que le Cabinet avait eu raison de chercher dans l'Océan Pacifique des établissements pour la France, de porter là, dans ce centre nouveau d'activité politique et commerciale, où toutes les grandes nations du monde s'établissent, de porter là aussi le nom, l'influence, l'activité de la France.

« Mais on dit : « Vous vous y êtes mal pris, vous avez « agi malheureusement, vous avez abandonné, vous avez « laissé échapper ce qui était sous votre main, ce que vous « aviez voulu d'abord, ce que vous auriez pu obtenir, la « Nouvelle-Zélande. Et ensuite vous vous êtes rabattus sur « une possession beaucoup moins importante, que vous « n'avez pas également su prendre et garder efficace-« ment. »

« J'examinerai d'abord la question de la Nouvelle-Zélande.

« J'ai besoin de faire d'abord une distinction et une réserve. Il y a ici des questions très-diverses : il y a une question de souveraineté quant à la Nouvelle-Zélande, question de Gouvernement à Gouvernement, du Gouvernement français au Gouvernement anglais. Il y a une question d'administration intérieure, purement française, en-

tre le Gouvernement et la compagnie Nanto-Bordelaise qui s'était chargée de l'expédition de la Nouvelle-Zélande. Enfin, il y a une question d'intérêt privé, les réclamations et les droits de la compagnie Nanto-Bordelaise auprès du Gouvernement anglais.

« Il est de mon devoir de ne rien dire qui touche à ces dernières questions, de ne rien dire qui les compromette. Elles sont pendantes toutes les deux. J'ai à faire valoir auprès du Gouvernement anglais les droits, les réclamations de la compagnie française et des colons français établis dans la Nouvelle-Zélande. La discussion de ces droits, portée ici, m'ébranlerait au lieu de me fortifier dans le travail que j'ai à faire à Londres.

« Je laisserai donc complétement de côté les deux questions d'intérêt privé. Il y a bien, pour ces intérêts, quelque inconvénient, il y aura peut-être quelque affaiblissement dans la discussion de la question même de souveraineté, quoiqu'elle ne soit posée qu'entre le Gouvernement français et le Gouvernement anglais. Mais, pour celle-là, je ne puis me dispenser de la traiter.

« Voici les faits :

« Il y a dans les rapports de l'Angleterre avec la Nouvelle-Zélande trois époques très-différentes. La première s'étend du milieu du dernier siècle, de 1750 ou 1760 jusqu'en 1814 ou 1815. Plusieurs fois, durant cet intervalle, des navigateurs anglais, tantôt Cook, tantôt d'autres ont abordé à la Nouvelle-Zelande et ont dit qu'ils en prenaient possession au nom de la Grande-Bretagne. Ces prises de possession n'ont jamais eu de conséquences sérieuses. On ne saurait les regarder comme ayant constitué des droits; et cela est si vrai que le Gouvernement anglais a été le premier à le proclamer.

« De 1815 à 1838, plusieurs efforts ont été faits en Angleterre pour déterminer le Gouvernement à réclamer la souveraineté sur la Nouvelle Zélande, en vertu de ces actes passagers que je viens de rappeler. Le Gouvernement s'y est toujours refusé; non-seulement il s'y est refusé, mais il a, par plusieurs actes publics, par plusieurs actes du Gouvernement, reconnu, formellement reconnu l'indépendance

de la Nouvelle-Zélande comme formant un Etat sous ses chefs naturels.

« Il y a un grand nombre d'actes du Gouvernement anglais qui, de 1814 à 1818, ont ce caractère.

« En 1838, l'aspect des choses a changé : à la suite de plusieurs compagnies anglaises qui avaient essayé de coloniser et de former des établissements dans la Nouvelle-Zélande, il s'en est formé une plus considérable, plus riche, plus puissante que les autres. Celle-là a commencé, en effet, de grands établissements dans la Nouvelle-Zélande; elle y a engagé de grands capitaux, elle y a envoyé un assez grand nombre de colons; elle s'est adressée alors très-activement au Gouvernement anglais.

« Le 22 mai 1839, lord Durham, comme président de la compagnie, a demandé formellement au Gouvernement anglais de prendre possession de la Nouvelle-Zélande, d'y proclamer la souveraineté de la Grande-Bretagne et d'y établir un Gouvernement colonial.

« J'ai là la lettre de lord Durham au marquis de Normanby, à la date du 22 mai 1839.

« Le Gouvernement anglais a accepté les propositions qui lui étaient faites; voici la série des actes qui ont eu lieu à ce sujet.

« Au mois de juillet 1839, une commission de la Reine Victoria a institué un lieutenant gouverneur des territoires à acquérir ou déjà acquis dans la Nouvelle-Zélande.

« En août 1839, instructions du marquis de Normanby au capitaine Hobson, nommé lieutenant gouverneur de la Nouvelle-Zélande, lui enjoignant de s'y rendre, de traiter avec les chefs naturels de l'île pour obtenir d'eux la cession de la souveraineté au Gouvernement anglais, et de proclamer la souveraineté anglaise dans leur île.

« C'est le 14 août 1839 que cette instruction a été donnée au capitaine Hobson.

« Le capitaine Hobson n'est point allé dans la Nouvelle-Zélande en simple particulier; il y arriva comme représentant du Gouvernement anglais, et en vertu d'instructions à lui données par le Gouvernement anglais. Il était chargé de négocier avec les chefs naturels pour obtenir la cession de la souveraineté. Il obtint d'abord, le 6 février 1840, la ces-

sion de l'île du Nord, signée par 512 chefs qui abandonnèrent la souveraineté à la reine d'Angleterre.

« Le 21 mai 1840, il obtint la même cession de la part d'un certain nombre de chefs de l'île du Sud.

« Voici une proclamation du 21 mai :

« Attendu que j'ai reçu l'ordre de S. M. la Reine Victoria,
« par l'intermédiaire de son principal secrétaire d'Etat
« pour les colonies, de proclamer les droits souverains de
« Sa Majesté sur les îles méridionales de la nouvelle Zélande,
« généralement appelées *The Middle Island*, *Stewart's Is-*
« *land*, ainsi que sur l'île appelée généralement *The Nor-*
« *thern Island*, dont la souveraineté vient d'être cédée
« à Sa Majesté ;

« En conséquence, moi, William Hobson, lieutenant-
« gouverneur de la Nouvelle-Zélande, proclame et déclare
« ici, à tous, qu'à partir de la date de ces présentes, S. M.
« la Reine Victoria, ses héritiers et ses successeurs, sont à
« tout jamais revêtus de la souveraineté des îles de la Nou-
« velle-Zélande, situées entre les 34° 30' de latitude nord, et
« 47° 10' de latitude sud, et entre les 166° 5' et 179° de lon-
« gitude est.

« Donné et signé de ma main, au palais du Gouverne-
« ment.

« RUSSEL.

« Baie des îles, ce 21e jour de mai de l'an de Notre-Sei-
« gneur 1840.

« WILLIAM HOBSON. »

« Et le 10 juin 1840.

« Attendu que la souveraineté de l'île appelée Tavaï-Poe-
« namoo ou île du Centre, de la Nouvelle-Zélande, située
« entre le méridien 166° et 174° est de Greenvich et 40° 30'
« de latitude, 47° 30' parallèle sud, y compris les baies, ri-
« vières, anses, etc., qui se trouvent dans toute son éten-
« due, a été cédée par les différents chefs indépendants à
« Sa très-gracieuse Majesté Victoria, Reine du royaume-uni
« de Grande-Bretagne et d'Irlande, en conséquence, il a été
« pris possession de cette île. La souveraineté de Sa Majesté a
« été solennellement proclamée, son pavillon arboré à Clou-
« dy, Bay Pa de Ronkaka, et salué, le 17 juin 1840, de vingt-

« un coups de canon, par le capitaine Joseph Nias, comman-
« dant du vaisseau de Sa Majesté *l'Hérald*, et par M. Tho-
« mas Bumbury, major du 80e régiment de Sa Majesté, tous
« deux commissionnés à cet effet.

« Fait ici, en notre présence. « L.-L... »

« Lorsque la souveraineté de l'Angleterre était ainsi proclamée dans l'île du Sud comme dans l'île du Nord, l'expédition française traversait l'équateur ; et lorsque M. le capitaine Lavaud, au mois de juillet, arriva dans l'île du Nord, le 19 juillet, voici ce qu'il écrivait au Ministre des affaires étrangères de France.

« 19 juillet...

« .... J'ai appris à mon arrivée la prise de possession,
« au nom de la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne
« et d'Irlande, *des trois îles composant le groupe connu sous*
« *le nom de la Nouvelle-Zélande*. Le pavillon anglais flotte
« à deux milles du mouillage de Kororaska, dans la rivière
« de Karwa-Karwa, sur l'emplacement où s'élève le fort de
« Rupell-Town, nom que doit porter la ville à y bâtir. Un
« lieutenant-gouverneur, M. Hobson, y est établi avec un
« nombreux personnel administratif et une garnison de 130
« hommes. Trois bâtiments de guerre paraissent attachés à
« la colonie anglaise; la corvette *l'Hérald*, qui en fait partie,
« a fait récemment le tour *de toutes les îles où se sont établis*
« *des Anglais sur les principaux points.* »

« Un peu plus loin, M. Lavaud ajoute :

« Le port de Nicholson, à l'entrée du détroit de Cook (le
« détroit de Cook sépare les deux îles), est occupé dans ce mo-
« ment par plus de deux mille colons, envoyés par la Com-
« pagnie à la tête de laquelle est lord Durham. *Clody-bay*,
« *Queen Charlotte-sound*, *Dusby-bay*, *Chalky* (ces différents
« points sont autour de l'île du Sud), *sont habités par des*
« *Anglais, propriétaires de terrains achetés des naturels.*
« *Akaroa* (le point où devait aborder l'expédition fran-
« çaise) *est également occupé en ce moment par un Anglais*
« *qui y fait paître des bestiaux. La corvette l'Hérald s'y est*
« *rendue.* »

« Ainsi, le 21 mai et le 17 juin 1840, tout était consommé quant à la prise de possession et à la souveraineté de la part

de l'Angleterre, dans l'île du Sud comme dans l'île du Nord.

« Voici maintenant l'histoire des établissements et des voyages français.

« Le 2 août 1838, le capitaine Langlois achète des chefs naturels la propriété de la presqu'île de Banks et du port d'Akaroa, au moins de la plus grande partie du territoire.

« En juin 1839, ont lieu entre la France les premiers pourparlers pour la formation d'une Compagnie pour la colonisation de la Nouvelle-Zélande.

« Le 16 octobre 1839, la Compagnie s'adresse au Gouvernement du Roi, et elle sollicite une réponse prompte, parce qu'elle a connaissance des vues de l'Angleterre sur l'île du Sud, comme sur celle du Nord, et que huit jours de retard peuvent tout perdre. Le 11 décembre 1840, la convention est conclue. A la fin de janvier, *l'Aube* part pour la Nouvelle-Zélande ; à la fin de février, part le *Comte de Paris* ; le 10 juillet 1840, *l'Aube arrive* à la Nouvelle-Zélande.

« Je ferai remarquer ici, pour la justification de l'honorable officier de la marine qui commandait ce bâtiment, que, c'est sur la demande du capitaine Langlois lui-même, que *l'Aube* s'est d'abord rendue dans l'île du Nord, et en y arrivant, le capitaine Lavaud a trouvé la prise de possession des deux îles au nom du Gouvernement anglais.

« Il s'est conduit alors avec une prudence et en même temps avec un soin des intérêts français dont je dois ici lui rendre hommage. Il a senti que la question de souveraineté n'était pas de celles qu'il lui appartenait de résoudre ; qu'il devait la laisser au soin des deux Gouvernements; mais qu'il avait les intérêts français à protéger, les intérêts des colons qui venaient d'arriver. C'est ce qu'il a fait; il s'est entendu avec le gouverneur Hobson lui même et avec les magistrats anglais pour que la question de souveraineté fût réservée à l'examen des deux Gouvernements ; et il a pris toutes les mesures nécessaires pour que les questions de propriété fussent parfaitement distinctes de celle de la souveraineté, pour que les droits des colons restassent intacts dans tous les cas.

« Je laisse de côté la question de propriété et d'intérêts

privés, et je demande à la Chambre, d'après l'examen des faits, d'après l'exposé des dates, si la question de souveraineté, la question de prise de possession ne lui paraît pas résolue.

« Au mois de mai ou de juin 1840, quand les deux bâtiments français traversaient l'équateur, la prise de possession était accomplie, les magistrats anglais étaient établis dans l'une et l'autre île.

« Maintenant, qu'avait à faire le Gouvernement français ? Fallait-il qu'il méconnût ces faits ? fallait-il que, sur cette question, quand les dates ne pouvaient pas être contestées, quand l'officier français les signalait lui-même, en arrivant, à l'attention de son Gouvernement, fallait-il engager une grave querelle à ce sujet ? Évidemment non ; il n'y a personne qui l'eût fait ; personne qui, dans une pareille situation, crût que l'intérêt de la France sur la Nouvelle-Zélande fût assez grand pour faire prendre une telle résolution.

« Nous ne l'avons pas fait ; nous avons laissé la question en suspens. »

Un membre oppose à ce que M. le Ministre vient de dire sur la prise de possession de la totalité de la Nouvelle-Zélande par l'occupation de quelques points seulement, l'exemple de la division de Saint Domingue, en partie française et en partie espagnole. C'était à la fin seulement du moyen âge qu'on croyait au droit de constituer des souverainetés sur de grandes étendues de territoire, sur de simples déclarations de prise de possession. Mais le droit public n'a pas maintenu ce principe, et même à Saint-Domingue, les Français et les Espagnols ayant abordé successivement sur des points différents, se sont disputé d'abord, puis partagé ensuite la souveraineté. La prise de possession de toute une île par un seul acte, se conçoit de territoires restreints comme ceux des îles Marquises, qui peuvent à peine contenir un seul souverain. Mais quand il s'agit de territoires comme la Nouvelle-Zélande, on ne peut dire que, parce que l'on a touché à un point, il n'y a plus de place pour personne. On n'est souverain, d'ailleurs, qu'à la double-condition de cultiver et de défendre le terri-

toire dont on revendique la souveraineté. Mais le bonheur d'avoir touché certains points quelques jours avant un concurrent, par un hasard de navigation, ne constitue aucun droit. L'orateur conçoit qu'on évite avec soin tout ce qui peut amener des collisions ; mais il ne faut pas se montrer aussi facile que M. le Ministre vient de le faire quand il s'agit d'un principe de droit politique.

M. le Ministre des affaires étrangères répond et dit :

« J'ai provoqué moi-même ce que vient de dire le préopinant, précisément parce que je crois qu'il est important que la question soit tout-à-fait éclaircie. Voici ma réponse. Le lieu sur lequel les colons français étaient débarqués, sur lequel nous avions des prétentions à élever, était précisément celui-là qui venait d'être occupé peu auparavant par les Anglais; c'était précisément là, qu'en mai et juin 1840, la souveraineté de l'Angleterre venait d'être proclamée. Il ne s'agissait donc pas de toute l'étendue de l'île ; je n'ai rien dit quant à toute l'étendue de l'île. Je n'ai pas prononcé une parole de laquelle on puisse tirer la conséquence qu'en tirait tout-à-l'heure le préopinant. Je n'ai entendu poser qu'un fait : il est certain que la souveraineté anglaise avait été proclamée sur le lieu même sur lequel nos colons venaient de débarquer. Fallait-il engager la lutte sur ce point là ? C'est ce que nous n'avons pas fait, c'est ce que nous n'avons pas cru devoir faire; c'est ce qu'aucun homme sensé n'aurait fait à ma place.

« Je n'ai d'ailleurs rien prononcé sur le reste des territoires en question.

« Voilà la question de la Nouvelle-Zélande ; voilà les faits dans leur vérité.

« Convaincu qu'il importait à la France d'avoir dans l'Océanie un établissement, que ce n'était pas de notre part une fantaisie arbitraire, que nous avions été précédés là par des intérêts français, par des intérêts matériels, commerciaux, par des intérêts moraux, qui nous commandaient la protection des Français voyageant ou établis dans ces contrées, convaincus de cela, et voyant que le projet d'établissement formé sur la Nouvelle-Zélande nous échappait,

nous en avons cherché un autre; les Marquises se sont présentées.

« Un orateur disait hier que M. l'amiral Dupetit-Thouars avait reçu, au moment où il partait pour les Marquises, des instructions quant à Taïti ; aucune. Quand l'amiral Dupetit-Thouars est parti pour aller prendre possession des îles Marquises, il n'a point été question de Taïti dans ses instructions. C'est de lui-même, et sur les lieux que l'amiral Dupetit-Thouars a conclu le traité que vous connaissez, et accepté le protectorat provisoire de Taïti, en en référant au Gouvernement du Roi, qui ne lui avait donné à ce sujet aucune instruction, aucune autorisation. Les instructions ne parlaient que des îles Marquises.

« La Chambre ne me demande certainement pas de reprendre ici la question de Taïti. Aucun fait nouveau n'est survenu depuis la dernière discussion : aucun document nouveau n'a été produit. Si les discussions doivent ainsi recommencer sans cesse quand il n'y a aucun motif sérieux et nouveau, le gouvernement représentatif est impossible, les décisions de la Chambre n'ont plus d'autorité.

« Je ne me rengagerai donc point dans la discussion sur Taïti. Je la résumerai en très-peu de mots qui caractérisent toute la politique du Gouvernement à cet égard.

« Un traité a été conclu en 1842 par l'amiral Dupetit-Thouars, ce traité établissait un protectorat. Nous l'avons accepté; nous avons autorisé l'amiral à prendre possession du protectorat. Le traité nous suffisait; il suffisait aux intérêts de la France dans l'Océanie.

« Au lieu d'exécuter purement et simplement ses instructions ; au lieu de prendre purement et simplement possession du protectorat, aux termes de son propre traité, l'amiral Dupetit-Thouars a été plus loin ; il a fait un acte qui nous a paru, qui nous paraît une violation du traité : violation injuste en principe, inutile en fait, inutile aux intérêts français dans l'Océanie, et aux établissements nouveaux que nous voulions y fonder. Ces considérations nous ont déterminés. Nous n'avons pas cru devoir ratifier ce que nous n'avions pas ordonné ; nous avons cru devoir maintenir ce que nous avions fait, quand ce qui avait été

fait à la place ne nous paraissait ni bon ni utile pour la France.

« Voilà toute la question, toute notre politique. Nous l'avons tellement débattue et discutée au sein de cette Chambre, qu'en vérité je dois croire que ce serait perdre le temps que de la renouveler encore.

« Ne croyez pas, Messieurs, qu'il n'y ait pas d'inconvénient à revenir ainsi sans nécessité sur de telles questions. Savez-vous l'un des plus graves inconvénients qui en résultent? C'est que ces questions se grossissent outre mesure dans l'esprit du public et dans la balance générale des affaires. C'est une des fautes dans lesquelles nous tombons le plus souvent, que de nous attacher passionnément à telle ou telle question du moment, qui s'empare tout-à-coup des imaginations, et semble être la politique de la France tout entière.

« Nous avons fait cela plus d'une fois, et nos intérêts généraux au dehors s'en sont trouvés gravement compromis; car, en dernière analyse, c'est d'après les intérêts généraux, c'est d'après la politique générale du pays qu'il faut se décider, et que tôt ou tard on se décide.

« Rappelez-vous, entre autres, ce qui s'est passé pour la question d'Egypte; rappelez-vous les préoccupations passionnées dont elle a été l'objet pour la Chambre et pour le pays tout entier. Evidemment nous avions été induits à donner à cette question une place exagérée dans notre politique et dans notre conduite générale.

« C'est cette exagération qui nous a entraînés dans des fautes graves, qui ont eu des conséquences graves.

« Evitons de pareils écueils, quand ils se rencontrent, et ne croyons pas que la question de Taïti doive occuper dans notre politique toute la place qu'on essaye de lui donner.

« Je dirai de Montevideo ce que j'ai dit de Taïti; la question a été deux ou trois fois débattue devant la Chambre.

« Le traité conclu le 29 octobre 1840, par M. de Mackau, a été examiné avant même d'être ratifié. L'opinion de la Chambre s'est deux ou trois fois clairement manifestée à cet égard. Je ne ferai donc sur Montevideo que ce que je

viens de faire sur Taïti, je résumerai en très-peu de mots notre politique.

« Avant le traité du 29 octobre 1840, nous étions engagés dans une politique qui compromettait dans les querelles intérieures de l'Amérique du Sud, d'abord la France elle-même, puis les Français résidant à Montevideo et à Buenos-Ayres, et qui nous compromettait d'une façon déplorable ; car elle nous mettait à la suite du parti le plus faible, de celui qui a constamment succombé dans les grandes luttes, de l'Amérique du Sud, du parti européen en face du parti américain. Nous étions donc engagés dans une mauvaise voie. Les trois Cabinets qui se sont succédé à cette époque, ceux du 15 avril, du 12 mai, du 1er mars, l'ont tellement senti, qu'ils ont voulu sortir de cette position.

« M. de Mackau nous en a fait sortir, et il l'a fait avec une fermeté rare en pareille circonstance. La politique, qu'il était appelé à changer, avait entraîné certains intérêts à sa suite. Ces intérêts étaient blessés, ils réclamaient ; c'étaient des intérêts français qui nous sont chers dans tous les cas, que nous devons protéger dans les limites de leurs droits, mais auxquels nous ne devons jamais subordonner, sacrifier les intérêts généraux du pays, ni même ceux d'autres Français établis sur les rives de l'Amérique.

« M. l'amiral de Mackau a su démêler ces intérêts généraux, et les mettre au dessus des intérêts particuliers compromis dans cette question ; il nous a fait sortir une fois pour toutes de la mauvaise voie dans laquelle nous étions engagés depuis quelques années.

« C'est un vrai et grand service qu'il a rendu à son pays ; un service qui se retrouvera à l'avenir dans tous les rapports de la France avec l'Amérique.

« Nous sommes rentrés dans le vrai, dans le raisonnable, dans le juste ; nous ne sommes plus à la merci d'une poignée de Français turbulents qui voudraient, pour leur intérêt, nous engager dans des complications nouvelles.

« La nouvelle voie dans laquelle nous sommes entrés par le traité du 29 octobre 1840, assure aux Français, sur les rives de la Plata, une situation qui ferait envie partout, une situation sans exemple peut-être dans l'histoire des établis-

sements de ce genre. Elle consiste à ne pouvoir jamais être soumis au service militaire, jamais au service de la milice, à être exempts de tous les impôts extraordinaires, de toutes les taxes de guerre. Voilà la situation que le traité de M. l'amiral de Mackau a faite aux Français sur les rives de la Plata. Voilà la situation que nous voulons leur garder; voilà pourquoi nous avons persévéré et nous persévérons dans la ligne de conduite tracée par le traité du 29 octobre 1840.

« On parle des Français établis à Montevideo! Mais, Messieurs, on parle au nom d'une minorité, c'est une minorité qui veut revenir à l'ancienne politique dont M. l'amiral de Mackau nous a fait sortir. La majorité réclame le maintien de notre politique. Nous avons pour nous la majorité des Français établis à Montevideo, aussi bien que les intérêts généraux du pays.

« On m'a fait également des questions sur Saint-Domingue, sur Haïti; ma réponse sera simple. La France a traité avec Haïti, la France a reconnu l'indépendance d'Haïti. Elle a reconnu deux choses: Haïti comme Etat indépendant, s'appartenant à lui-même, ne relevant que de lui-même, et acceptant certaines obligations envers la France. La France n'a pas reconnu autre chose. Si Haïti cessait de s'appartenir à lui-même, si Haïti cessait d'être un Etat indépendant, complètement indépendant, si Haïti ne remplissait pas envers la France les obligations qu'il a contractées, la France n'est astreinte à rien; elle est parfaitement libre de sa conduite.

La Chambre n'entend pas que, dans une question à ce point flagrante, j'entre ici dans aucun détail; elle n'entend pas que je dise quelle sera, dans telle ou telle occurrence, la conduite du Gouvernement du Roi. Je pose seulement les principes de sa conduite: l'indépendance d'Haïti et l'accomplissement des obligations qu'il a contractées envers la France. Voilà ce qui nous impose des obligations et des devoirs. Hors de là, nous sommes parfaitement libres de faire ce qui nous paraîtra convenir aux intérêts de notre pays.

«Il me reste à parler de la mission envoyée en Chine.

« Je ferai observer d'abord que cette mission n'a pas été notre premier acte quant à la Chine; que dès que les événements se sont fait pressentir, nous nous sommes mis en mesure de les observer et de les bien connaître. Un officier de marine distingué, le capitaine Cécile, a été là en station. M. de Jancigny, dont on a parlé hier, a été envoyé non avec un caractère de négociateur, non avec aucun pouvoir d'aucun genre, mais uniquement pour suivre les événements, les observer et nous en rendre compte.

« M. de Jancigny n'a eu qu'une mission d'observation; il n'avait qualité pour rien négocier, rien conclure avec le Gouvernement chinois.

« Un troisième fait a eu lieu, et la Chambre le sait bien, car elle l'a voté; c'est l'établissement d'un consulat à Canton; consulat renfermé dans les limites ordinaires des consulats, et sans aucune autre attribution. M. de Ratti-Menton a été envoyé à Canton comme consul.

« Aucune négociation régulière n'a pu avoir lieu avant l'arrivée de la mission spéciale envoyée en Chine.

« Un orateur a demandé : La mission sera-t-elle reçue? Reçue où? A Pékin? Elle a l'ordre de n'y pas aller.

« Est-ce que la légation anglaise, pour conclure le traité qu'elle a fait, pour s'assurer les avantages commerciaux qu'elle a obtenus, pour se faire céder même une portion de territoire chinois et s'y établir, a eu besoin d'aller à Pékin? Elle n'y est point allée. La mission française a ordre, si des circonstances imprévues ne lui en font pas une nécessité absolue, de ne point se rendre à Pékin, et de négocier sans cette formalité. Elle trouvera, pour négocier, les mêmes facilités qu'a rencontrées le plénipotentiaire anglais; des hommes investis de tous les pouvoirs nécessaires seront envoyés par le Gouvernement chinois sur le point où la négociation s'ouvrira avec la légation française.

« Voilà le but sérieux, le but réel de la mission, le reste est une vaine pompe embarrassée de questions difficiles, qui, vous le savez, n'ont jamais pu être résolues à la satisfaction des Gouvernements européens. Vous savez les exigences du despotisme et de l'obséquiosité chinoise; vous savez à quel point la dignité européenne, anglaise ou française, en est blessée et peut difficilement s'y soumettre.

Nous n'avons pas voulu aller au-devant de ces questions et de ces embarras.

« Nous avons voulu en même temps que la légation fût sérieuse, forte, parce que deux choses seules imposent aux Chinois, la grande apparence, l'éclat et la force réelle. Il nous fallait donc là une station forte, un envoyé revêtu d'un caractère élevé : la légation réunit tous ces caractères ; elle satisfait à toutes ces conditions; elle est pourvue de tous les moyens d'action qui lui sont nécessaires pour atteindre son but.

« Elle était indispensable. Quoique le Gouvernement anglais eût fait accorder à tous les Européens en général les concessions qu'il avait obtenues pour lui-même, quoiqu'il fût dit dans les actes du Gouvernement chinois que tous les Européens pourraient entrer dans les cinq ports, les seuls ouverts au commerce, et qu'ils pourraient y négocier, nous n'avions pas de traité avec le Gouvernement chinois, qui nous assurât cet avantage; nous ne le possédions que d'une façon très-précaire, en vertu d'une ordonnance, d'un édit de l'empereur, qui pouvait être révoqué d'un moment à l'autre. Les Anglais ont un traité formel, conclu avec les Chinois, résultant d'un acte bilatéral; nous avons voulu en avoir un pareil. Il était nécessaire pour que notre commerce pût s'engager avec sécurité dans une voie si nouvelle.

« Voilà, Messieurs, l'objet essentiel de la légation. Elle sera reçue, elle négociera, et nous avons lieu d'espérer qu'elle obtiendra les mêmes avantages, les mêmes garanties, la même sécurité que le plénipotentiaire anglais a obtenus ; et alors le Gouvernement aura fait tout ce qu'il peut faire, il aura pris place au milieu de ce grand mouvement nouveau; il aura ouvert la voie au commerce, il l'aura fait en lui donnant tous les moyens d'exploration dont le commerce a besoin; il a envoyé des délégués désignés par le commerce lui-même, et appelés à faire toutes les recherches pour diriger plus tard ses opérations. Ainsi, sous le point de vue politique, sous le point de vue commercial, la légation est munie de tous les moyens de succès qu'il était possible de lui donner, et nous avons lieu d'espérer que les chances de succès répondront aux moyens.

« Voilà, Messieurs, sur tous les points, sur toutes les questions, les faits exactement, complétement rétablis. Il y a dans l'ensemble de ces faits une idée, une politique, un système qu'on peut approuver ou blâmer, et que moi je maintiens plus décidément, plus énergiquement que jamais; je le résume en ces termes : seconder, au dedans et au dehors, le développement régulier de l'activité du pays au sein de la paix du monde.

« C'est là notre politique, c'est la pensée qui se reproduit dans tous les faits que vous venez d'entendre.

« Il faut, pour atteindre un pareil but, savoir tantôt marcher, tantôt s'arrêter; il faut savoir accepter tour-à-tour et la responsabilité d'action et la responsabilité de résistance. Quand nous avons voulu établir la France dans l'Océanie, nous avons accepté le protectorat de Taïti; quand nous avons pensé que la conversion de ce protectorat en souveraineté, en possession complète, était inutile à nos établissements dans l'Océanie, nous nous sommes arrêtés.

« Nous avons pris sans hésiter, sur divers points, tantôt l'initiative de l'action, tantôt celle de la résistance. Avons-nous hésité, avons-nous consulté quelqu'un pour faire des établissements, pour établir, par exemple, sur la côte occidentale de l'Afrique, des comptoirs fortifiés, pour prendre sur la côte orientale possession de deux ou trois îles qui peuvent devenir une station importante pour notre commerce, pour notre marine militaire? Nous l'avons fait en regardant uniquement aux intérêts de la France, sans nous inquiéter d'autre chose que de ce que ces intérêts nous commandaient.

« Ce que nous avons fait dans l'Océan Pacifique, nous le ferons dans les mers de la Chine, et ailleurs, s'il y a lieu. Depuis quatre ans que le cabinet auquel j'ai l'honneur d'appartenir siége sur ces bancs, qui peut nier que le nom, la présence, l'influence de la France ne se soient étendus dans le monde et sur un grand nombre de points où, jusque là, elle était étrangère?

« Dans quel lieu avons-nous hésité à soutenir énergiquement les intérêts de la France? Avons-nous hésité à faire énergiquement, vigoureusement la guerre dans l'Algérie?

« Nous n'avons pas hésité à y engager notre responsabilité tout entière. Et sur d'autres points, avons-nous hésité, quand nous l'avons reconnu nécessaire, à aller montrer sur les divers points du globe, le pavillon, la présence, la force, le commerce de la France ? Est-il une entreprise de ce genre dans laquelle nous ayons hésité à prendre l'initiative, dont nous n'ayons pas accepté la responsabilité ? Il est vrai, notre situation est telle, et nous nous sommes conduits de telle sorte, que nous avons pu faire cela sans que, non-seulement la paix, mais les bons rapports de la France et de l'Angleterre aient eu un moment à en souffrir.

« Nous attachons aux bons rapports, à la bonne intelligence de la France et de l'Angleterre une immense importance ; mais nous n'avons jamais sacrifié rien de ce que commandait l'intérêt supérieur de notre pays. Nous savons mettre les questions secondaires à leur place; nous savons ne pas subordonner les grands intérêts aux intérêts secondaires; mais nous savons aussi ne pas négliger les intérêts secondaires. Et certes, c'est une grande marque d'estime à donner à un Gouvernement ami, que de ne lui point supposer des susceptibilités, des jalousies, qui ne seraient pas légitimes et sérieuses. Nous entendons donner une marque d'estime au Gouvernement anglais, quand nous poursuivons sérieusement et complètement les intérêts de la France, partout où ils se rencontrent; mais nous ne lui donnons certainement pas alors une marque de complaisance.

« Messieurs, voudrait on qu'il en fût autrement ? Aimerait-on mieux qu'à chaque pas que la France ferait sur le globe, elle ébranlât, elle compromît la paix générale et ses bons rapports avec la Grande-Bretagne?

« C'est ce qui arriverait, Messieurs, dans certaines situations ; c'est ce qui n'arrivera pas dans la nôtre.

« Je ne connais pas de plus beau spectacle que celui que donnent au monde deux grands Gouvernements bienveillants l'un pour l'autre, et poursuivant en pleine liberté, chacun de son côté et pour son compte, les intérêts de leurs pays, sans croire qu'ils aient à souffrir de leurs progrès ou de leurs succès mutuels. C'est là, Messieurs, un grand et nouveau spectacle, si grand, si nouveau, permettez-moi de

le dire, que les hommes, qui n'ont pas l'esprit un peu grand et l'ame un peu haute, ne veulent pas y croire.

« On nous dit tous les jours que cela est impossible. Notre réponse à nous, la voici : cela est.

« Notre temps est destiné à offrir de grands spectacles, à donner bien des démentis à ceux qui ne le croient pas capable de grandes choses. Le monde a vu notre Révolution de 1830, sa modération, sa magnanimité. Qui l'aurait cru? C'est là un grand, c'est un immense spectacle. Nous en avons donné un autre, la conduite de notre Gouvernement depuis 1830, sa modération, sa générosité, un Gouvernement libéral et conservateur le lendemain d'une révolution, et qui reste pendant quatorze ans libéral et conservateur. C'est aussi là un grand spectacle.

« Eh bien, nous en donnons encore un autre, le spectacle de la paix, de la paix sincère et sérieuse entre deux grandes nations fières et jalouses. C'est là un spectacle qui fait l'orgueil de notre temps et l'orgueil du Cabinet auquel j'ai l'honneur d'appartenir, du Cabinet qui n'a fait à ce grand résultat aucune concession, aucun sacrifice qui puisse être regardé comme une perte réelle, comme une perte illégitime pour les intérêts du pays.

« Messieurs, si, pour obtenir de tels résultats, il fallait savoir être patient et attendre longtemps la justice du pays, nous saurions nous y résigner et attendre; mais la justice du pays ne nous a pas un moment manqué; c'est elle qui nous a encouragés et soutenus dans cette difficile carrière; nous attendrons avec désir, mais avec patience, la justice de l'opposition.»

Un membre prie la Chambre de remarquer que M. le Ministre des affaires étrangères a caractérisé la politique du Cabinet, quand il a présenté comme un sujet d'éloge le maintien de la paix avec l'Angleterre, malgré l'établissement de deux forts sur la côte d'Afrique, d'un petit port de ravitaillement sur la côte de Mozambique, d'un lieu de relâche aux Marquises, et malgré l'envoi d'une ambassade en Chine. Tels sont, selon le Cabinet, les grands résultats qu'il a su atteindre sans troubler la paix de l'Europe. N'est-ce pas faire l'aveu de sa faiblesse, quand on est réduit à tirer vanité de faits de cette nature?

L'orateur reconnaît avec M. le Ministre que la discussion des affaires étrangères peut être une cause d'abaissement des institutions ; mais cela ne provient que de la défiance et de la réserve offensantes que le Gouvernement apporte à éclairer la Chambre. Il refuse ou dissimule les pièces nécessaires à la clarté des délibérations. Il apporte celles qui n'ont aucune importance; il retient celles qui renferment le nœud des difficultés. C'est dans cette situation que les discussions d'affaires étrangères peuvent avoir de fâcheuses conséquences ; mais la faute en est au Gouvernement. C'est ce qui est arrivé à plusieurs reprises dans l'affaire de Taïti.

L'orateur entre ensuite dans l'examen des documents qui ont été déposés ; il fait remarquer que, dès l'origine, la Reine Pomaré protesta contre le traité qui établissait le protectorat ; que, plus tard, elle demanda secours et appui contre ce traité à la Reine Victoria ; et qu'elle a fini par céder au commandant d'un navire anglais l'île de *Motoo-Outa* qui commande le port, pour y placer les malades ou en faire tel autre usage qu'il jugerait convenable. C'est dans cette situation que l'amiral français a déclaré la souveraineté de la France. Et le Gouvernement n'a eu de blâme que pour lui ; il n'a pas adressé un reproche à la Reine. On pouvait lui accorder un pardon, lui montrer de l'indulgence, mais il fallait reconnaître et signaler sa faute.

Le Gouvernement français avait sous les yeux un exemple de la manière dont l'Angleterre agit en pareille circonstance dans l'affaire des émirs du *Scinde*, qui ont été dépossédés contre tout droit et toute raison, parce que la sécurité des possessions indiennes et l'orgueil britannique l'exigeaient.

En résumé, dans cette affaire de Taïti, tous ceux qui ont eu des torts envers nous, ont reçu l'approbation de l'Angleterre, et celui qui a défendu l'honneur de la France a été désavoué par son propre Gouvernement. A ce prix, avec une telle condescendance, le Gouvernement anglais ne se plaindra jamais, l'entente cordiale ne sera pas troublée; la France en fera tous les frais.

Le consul anglais a été éloigné, cela est vrai : mais il a été envoyé dans les îles des Navigateurs, groupe plus important que celui de la Société, position aussi commode pour la suite de ses projets que celle qu'il occupait à Taïti, et

qui lui a été accordée comme récompense de son zèle: c'est ce que les journaux anglais affectent de signaler. Mais peut-on s'étonner de la nature et de la forme de cette prétendue satisfaction, quand on se rappelle les termes dans lesquels M. le Ministre des affaires étrangères a annoncé qu'il s'était abstenu de la réclamer, de peur de ne pas l'obtenir? Ainsi, quand un consul anglais, de son propre mouvement, agit contre les intérêts de la France, notre Gouvernement est obligé de déclarer ici qu'il n'a pas droit à obtenir satisfaction, et qu'il serait imprudent s'il réclamait, parce que cela pourrait blesser la susceptibilité anglaise et compromettre la marche naturelle de l'affaire.

Ce n'est point avec de tels ménagements que l'on a traité, dans la Chambre des Pairs anglaise, l'affaire récente de notre consul de Tunis avec le consul de la Grande-Bretagne. Des explications ont été demandées très-clairement, et le Ministre anglais a répondu que c'était le sujet d'une négociation entamée avec la France.

Mais ces ménagements, dont on est si prodigue envers l'Angleterre, on les oublie quand il s'agit de la France. L'amiral Dupetit-Thouars a été désavoué en quelques lignes, sans compensation aucune, sans aucune consolation pour sa noble famille.

L'orateur s'étonne ensuite qu'on n'ait pas encore fait partir l'officier qui doit remplacer l'amiral. On l'abandonne sans direction dans une position fausse et difficile; on l'expose à l'affront d'apprendre le désaveu qu'il subit d'une bouche anglaise.

Quand à la Nouvelle-Zélande, position si importante et si regrettable, il serait facile de rectifier la narration qu'a présentée M. le Ministre.

L'Angleterre a proclamé, la première, le principe qu'on ne pouvait occuper ces contrées qu'en traitant à l'avance avec les souverains indigènes. Quand elle a voulu devancer la France dans l'occupation que celle-ci préparait en 1839, elle a rencontré dans les faits, tels qu'ils existaient, une difficulté sur laquelle roule toute la question.

Elle avait effectivement un traité avec les naturels, qui lui cédaient une partie du territoire de l'île du Nord, mais elle n'en avait point pour l'île du Sud. Cela résulte évidem-

ment du texte de la proclamation qui invoque le droit de découverte pour l'île du Sud; ce droit de découverte est un titre douteux ; elle ne l'aurait pas invoqué si elle en avait eu de certains.

Ce titre a été complété au mois d'août, mais il était sans force au mois de mai et de juin, quand on a déclaré la prise de possession. Il en résulte qu'au moment de l'arrivée de l'expédition française, le droit de l'Angleterre sur l'île du Sud n'était pas établi ; et cela est tellement vrai que le capitaine Lavaud signalait ces circonstances au Gouvernement français, ajoutant qu'il ne doutait pas que, si le Gouvernement voulait en tirer parti, il n'obtînt de l'Angleterre la reconnaissance du droit de la France sur l'île du Sud.

Au surplus, l'opposition ne critique les faits que parce qu'elle y voit et veut en faire sortir pour l'instruction du pays la faiblesse et la condescendance, vis-à-vis de l'étranger, de la politique du Cabinet ; mais c'est en vérité une peine bien superflue : on peut s'appliquer à examiner et à analyser les détails quand un Cabinet s'efforce de dissimuler le caractère de sa conduite et de cacher ses concessions ; mais le Cabinet actuel a proclamé ses théories, il a publié et préconisé sa doctrine. C'est le maintien de la paix partout et toujours ; la déclaration que toute tentative énergique conduira nécessairement à une folie ou à une faiblesse; c'est l'aveu qu'avant tout, dans les relations extérieures, dans les questions de politique étrangère, il faut tenir compte des conditions du maintien de l'entente cordiale.

Aussi le Cabinet a-t-il vécu jusqu'ici avec l'appui du Gouvernement anglais qu'il s'efforce de contenter, et contre la désapprobation de la Chambre qui n'a voulu s'associer à aucun de ses actes.

Si l'on veut avoir la preuve de la vérité de cette allégation, qu'on observe la différence de conduite du Cabinet dans ce qui touche la force de la France pour son armée de terre ou pour sa marine.

Pour la première, les agrandissements et les améliorations ne trouvent aucune opposition dans notre Cabinet ni en Angleterre ; mais il n'en est pas de même de la marine. Toute extension, toute nouvelle dépense, toute créa-

tion de moyens nouveaux soulèvent en Angleterre des réclamations violentes ; ceux qui s'y appliquent sont signalés comme les membres d'un prétendu parti de la guerre. Et le Cabinet ne les accepté que malgré lui et par suite de l'initiative de la Chambre.

Ce prétendu parti de la guerre, c'est l'opposition. Mais cette accusation tombe devant les faits ; si l'on examine les conseils politiques donnés par l'opposition, on verra que, quand ils ont été suivis par le Gouvernement, les résultats ont démenti les prévisions effrayantes qu'ils avaient fait naître.

Ainsi le traité du droit de visite ne peut être ratifié ; celui de 1833 est l'objet d'une négociation qui tend à y mettre un terme.

M. le Ministre avait annoncé que ces deux tentatives ne pouvaient se faire sans mettre la France en péril. Cependant il s'y est résigné, la paix n'a point été troublée, et il y a trouvé, au contraire, tant de facilités que tout le monde le croit à la veille d'obtenir ce que la Chambre l'a forcé à demander.

Ainsi, il a suivi les conseils de ce prétendu parti de la guerre, il les a acceptés, les prévisions ont été démenties, et si la France, tout en maintenant la paix, fait sentir sa force et sa puissance, c'est à ce parti seul qu'elle le doit. Des choses présentées comme des difficultés insurmontables sont obtenues sans effort; et le Cabinet de la paix, au contraire, est réduit à présenter comme un triomphe l'envoi d'une ambassade en Chine.

L'orateur s'attache ensuite à démontrer que ce parti n'est pas non plus l'ennemi de l'alliance anglaise. C'est lui, au contraire, qui seul peut vraiment la maintenir. Car c'est en ne donnant pas des espérances exagérées qu'on empêche de naître des prétentions difficiles à contenter. Le Ministère, au contraire, en se montrant toujours prêt à céder, augmente les prétentions de l'Angleterre, rend les rapports avec elle difficiles ; il y a un plus grand danger encore, c'est que l'on soulève la susceptibilité de la France, que ce rôle subalterne irrite, et on prépare ainsi les éléments d'une collision qui peut éclater au moment où on le prévoira le moins.

Par cette conduite on prépare aussi des difficultés à ses successeurs, et l'on rend la situation irremédiable.

C'est en examinant les affaires à ce point de vue, que l'orateur condamne la politique du Cabinet ; il vote contre l'allocation des crédits demandés.

M. le Ministre des affaires étrangères met sous les yeux de la Chambre des tableaux destinés à établir l'importance des travaux et des dépenses du Ministère de la marine depuis plusieurs années ; il en tire la conclusion que le Cabinet actuel n'a pas apporté moins de sollicitude que ses prédécesseurs, à maintenir et à augmenter cette partie de la force de la France.

Les tableaux sont ainsi conçus :

En 1839, budget de la marine, total, 60 millions ;
En 1840, 72 millions ;
En 1841, 74 millions ;
En 1842, 125 millions ;
En 1843, 106 millions ;
En 1844, 111 millions.

En 1838, 198 bâtiments armés en activité ;
En 1839, 218 ;
En 1840, 228 ;
En 1841, 227 ;
En 1842, 225 ;
En 1843, 189 ;
En 1844, 190.

Un membre reconnaît que les budgets de la marine ont reçu des augmentations depuis quelques années. Mais le matériel de la marine est dans un véritable état de décroissance. Ainsi, l'on n'a pas les *quarante vaisseaux* et les *cinquante frégates*, nombre fixé par l'ordonnance de 1837. Les approvisionnements en magasin sont plus faibles qu'ils ne l'ont jamais été. Il n'y a pas en ce moment plus de 106,000 stères de bois d'approvisionnement. Quant à l'augmentation des crédits de la marine, il ne faut pas oublier que des chiffres qui n'y figuraient pas autrefois, y sont compris aujourd'hui.

Ainsi, on y voit figurer 10 millions pour les colonies, et 20 millions au moins pour l'infanterie de marine.

M. le Ministre de la marine dit :

« Messieurs, il est vrai que des travaux considérables faits dans les ports pendant les deux dernières années, ont sensiblement diminué l'approvisionnement des magasins.

« La Commission du budget, dont fait partie le préopinant, sait que c'est un des points desquels l'Administration actuelle s'est le plus occupée.

« Dans le projet du budget qui sera incessamment apporté à la Chambre, et sur lequel la Commission du budget a délibéré, elle a pu reconnaître, et certainement elle a reconnu la sollicitude avec laquelle le département de la marine s'est empressé de comprendre au chapitre de l'approvisionnement des sommes plus considérables que celles qui étaient indiquées au précédent budget pour le même article.

« Je crois donc pour le moment pouvoir me borner à répondre à l'observation critique du préopinant, que cette situation ne nous a pas échappé, et que nous avons fait, dans les limites du budget, tous les efforts possibles pour ramener les approvisionnements à ce qu'ils doivent être. »

Un membre fait observer que cette question aura sa place quand il s'agira des crédits du Ministère de la marine. Rentrant en conséquence dans la discussion des crédits du Ministère des affaires étrangères, il reconnaît qu'un nouveau document démontre bien que les Anglais ont pris possession d'Akaroa dans l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande, au mois de juin 1839, c'est-à-dire peu de jours avant l'arrivée de l'expédition française. Mais il a lieu de croire que ce document est nouveau pour M. le Ministre même qui l'a produit, car il y a quelque temps M. le Ministre écrivait que cette prise de possession avait précédé l'expédition française de six mois.

Il n'en est pas moins vrai qu'au mois de mai 1840, les Anglais ne déclaraient leur prise de possession qu'en vertu du droit de découverte. Cela résulte de l'acte même, qui est ainsi conçu :

« Attendu que la souveraineté de l'île appelée Tavaï

« Poenamoo ou l'île du Centre de la Nouvelle-Zélande, « située entre le méridien 166° et 174° est de Greenvich, et « 40° 30' latitude, 47° 30' parallèle Sud, y compris les baies, « rivières, anses, etc., qui se trouvent dans toute son « étendue, a été cédée par les différents chefs indépendants « à sa gracieuse majesté Victoria, reine du Royaume-Uni « de la Grande-Bretagne et d'Irlande; en conséquence, il « a été pris possession de cette île. La souveraineté de Sa « Majesté a été solennellement proclamée, son pavillon ar- « boré à Cloudy-Bay, Pa de Ronkaka, et salué, le 17 juin « 1840, de 21 coups de canon, par le capitaine Joseph Nias, « commandant du vaisseau de Sa Majesté l'*Herald*, et par « M. Thomas Bumbury, major du 80e régiment de Sa « Majesté, tous deux commissionnés à cet effet. »

Le capitaine Lavaud, qui est resté trente mois sur ce point, a renouvelé l'acte de cession, qui lui avait été fait antérieurement à 1838. Cette nouvelle cession s'est étendue au tiers de l'île, et cela postérieurement à la prétendue prise de possession anglaise, car il n'y est revenu que le 12 août 1840. On ne lui a pas opposé la moindre difficulté, et tant qu'il est resté sur les lieux, le pavillon anglais n'a pas été arboré, non plus que le pavillon français; ce n'est qu'en février 1843 que les Anglais ont fait flotter le leur, c'est-à-dire après le départ du capitaine Lavaud.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES répond que l'acte dont il a été donné lecture, est du 17 juin 1840. Il a été publié en même temps que les autres documents communiqués au parlement anglais. Il est imprimé à sa date dans ce recueil, et il dit formellement que les couleurs de Sa Majesté britannique ont été élevées.

— La suite de la délibération est renvoyée à demain.

La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

DE L'ESPÉE, LACROSSE, DE LAS-CASES, BOISSY-D'ANGLAS,
Secrétaires.

Collationné :

Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé CERCLET.

Présidence de M. SAUZET.

Séance du Mercredi 29 Mai 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 28 est lu et adopté.

Il est fait hommage à la Chambre d'un recueil intitulé : *Première partie de la discussion, à la Chambre des Pairs, de la loi sur l'instruction secondaire* (tome 1er), offert par M. Ernest *Panckoucke*, directeur-gérant du *Moniteur*.

— La Chambre en ordonne le dépôt en sa bibliothèque.

Un membre présente le *rapport de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.*

Un deuxième membre dépose *le rapport de la Commission chargée d'examiner le projet de loi tendant à ouvrir un crédit de 84,000 fr. au chap. X du budget des cultes pour l'exercice 1844.*

Sept rapports sont déposés au nom de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.

— La Chambre ordonne l'impression et la distribution de ces rapports.

(*Voir les annexes imprimés nos 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132.*)

L'ordre du jour est la suite de la discussion du projet de loi relatif aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843 et 1844 et des exercices clos.

Un membre dit que depuis longtemps le pays s'inquiète des mouvements de notre politique extérieure, parce qu'il la croit prédisposée à des concessions envers l'étranger. Cela est un mal : l'orateur recherchera quelle en est la cause et quel en peut être le remède. Aux diverses époques de notre histoire, un grand et noble but a été offert à l'activité nationale. Longtemps nous avons eu en perspective la gloire sous toutes les formes ; mais la Restauration et la Révolution de Juillet ont dû s'appliquer à donner un nouvel aliment à l'activité et au courage de la France ; elles ont fait briller à ses yeux la prospérité du commerce et de l'industrie. Le Gouvernement n'a point manqué à la tâche que lui imposait cette nouvelle direction donnée aux esprits. Des récompenses honorifiques et de hautes positions sociales sont venues flatter l'amour-propre et l'orgueil des hommes qui se signalaient en appliquant leur intelligence aux progrès de notre commerce. Des millions ont été jetés sur nos routes, sur nos canaux, sur nos chemins de fer. Des missions multipliées ont été ordonnées d'une manière judicieuse. Ceux mêmes qui en critiquent les résultats, en approuvent l'intention. Malheureusement le but qu'on poursuivait n'a pu être encore atteint : la supériorité dans la lutte appartient à l'Angleterre, qui nous a devancés de plusieurs siècles dans cette carrière. De là, des déceptions pour la France qui avait consenti à devenir marchande, mais à condition d'être la première marchande du monde : de là, les défiances dont la politique extérieure est l'objet.

On a dit que cette politique était timide et prudente. L'orateur répondra qu'elle est appropriée à notre nouvelle situation, et c'est ainsi qu'il s'explique ce qu'un orateur a appelé un troisième mouvement que notre ancienne politique ne connaissait pas. Ce troisième mouvement déroge à nos vieilles habitudes ; mais il a reçu une consécration authentique sous le ministère du 1er mars. L'orateur ne rappelle pas ce fait à titre d'accusation : il admet qu'on

s'arrête et même qu'on recule quand on fait de la politique d'intérêt. La prudence du 1er mars fut intelligente : il s'aperçut qu'une coalition se formait dans le personnel des forces navales qui bombardaient Beyrouth, et il ne voulut point engager un conflit. Comme la vieille raideur de la France ne se prête pas à la gymnastique du troisième mouvement, on a reproché à ce Ministère de n'avoir pas accepté la responsabilité d'une provocation imprudente. L'orateur ne s'associera point à ce reproche, car, selon lui, l'honneur et l'intérêt de la France n'étaient pas engagés dans la question. Est-ce à dire qu'il ne doive plus y avoir des cas de guerre ? Non, sans doute. Mais il faut qu'avant de s'y engager, on y réfléchisse mûrement, car le jour où éclaterait une guerre maritime, nous ne saurions que faire de nos populations ouvrières : la liberté des mers serait entravée, et tous nos débouchés seraient fermés. Pour affronter de telles extrémités, il faut que l'honneur du pays soit engagé : il faut que ses grands intérêts le soient aussi.

Dans le vague des accusations qui ont été portées à la tribune, l'orateur n'a vu que deux griefs dont le Ministère actuel puisse accepter la responsabilité : ils se rattachent à l'affaire de la Nouvelle-Zélande et à celle de Taïti.

En ce qui concerne la Nouvelle-Zélande, le Ministère pourrait peut-être décliner la responsabilité de faits qui ont devancé son existence; mais en allant au fond des choses, quelle pouvait être la solution ? Fallait-il entrer en partage avec l'Angleterre? De tous les moyens de rompre les liens de l'affinité la plus étroite, la nécessité d'un partage est le plus infaillible. A qui serait échue la plus grande part? Comment comprendre cet indivis de deux nations rivales placées en face l'une de l'autre, et pour ainsi dire côte à côte? Evidemment, de toutes les imprudences possibles, la plus grande eût été un partage. Fallait-il protester? Sous ce rapport, les choses sont entières, mais une protestation est peu de chose en temps de paix, et elle n'est pas gênante en temps de guerre ; qu'on proteste ou non, la Nouvelle-Zélande appartiendra toujours au plus fort.

Examinant ensuite l'affaire de Taïti, l'orateur reconnaît que, relativement à la reine Pomaré, le traité qui avait

institué le protectorat n'avait plus d'existence légale, et il ne s'explique le désaveu de notre amiral qu'en égard aux exigences qui ne pouvaient manquer de se produire de la part de l'Angleterre. Les raisons que nous avions à opposer à la reine Pomaré pouvaient être déclinées par la Grande-Bretagne. Le Cabinet de Saint-James était admis à nous dire que, puisque nous étions assez forts pour nous rendre maîtres de l'île, nous devions l'être assez pour y établir un protectorat. Aux yeux de l'orateur, le désaveu entre dans le vocabulaire des procédés que doivent observer entre elles les nations civilisées.

L'Angleterre, dans cette circonstance, ne s'est point écartée des égards dus à une alliée. Le commandant de la station anglaise savait que son Gouvernement n'avait reconnu que le protectorat. Cependant le jour où notre amiral s'est livré à une provocation hardie, le commodore anglais s'est retiré au large ; il s'est borné à protester et à attendre les ordres de son Gouvernement. La France, de son côté, n'a pas accepté l'œuvre de son amiral. Les ménagements ont été ainsi mutuellement observés.

On craint que le désaveu de l'amiral français n'exerce une fâcheuse influence sur l'esprit de nos marins. Ce qui doit surtout éveiller la sollicitude de la Chambre, c'est le maintien d'une exacte discipline dans les rangs de notre armée navale. Il est bon que nos marins sachent que si on leur confie l'honneur du pavillon, on ne leur confie pas partout et indistinctement la grande politique et les destinées du pays.

Est-ce à dire que l'orateur adhère intimement à toute la politique du Cabinet ? Non. Cette politique n'a pas toujours répondu à ses souvenirs de jeunesse ; mais il subit, par un effort de raison, ce qu'il considère comme la seule politique appropriée à notre situation nouvelle. Il n'est pas pleinement convaincu que, dans la carrière industrielle, où la France est entrée, elle soit destinée à conquérir la prospérité et la gloire ; mais ce qui le console d'avance des mécomptes et des déceptions auxquels nous pourrions être exposés, c'est qu'il nous reste un sol fertile, une population puissante ; ce qui le rassure, c'est que la France, si elle se désillusionnait un jour du but qu'elle poursuit, si

elle aspirait à rentrer dans une autre carrière, retrouverait encore le courage de ses enfants, et le bronze de ses batailles.

Un deuxième membre dit qu'il a laissé à d'autres orateurs le soin de traiter l'affaire de Taïti, et qu'il s'est réservé celle de Montevideo. Ce n'est pas qu'il méconnaisse la gravité de l'autre affaire : il lui paraît difficile de trouver un acte dans lequel plus de fautes aient été commises. C'est une faute que d'être allé à Taïti ; c'est une faute contre notre puissance navale, contre la politique du pays, que de n'avoir pas prévu la rencontre qu'on y ferait des influences anglaises ; c'est surtout une faute contre la dignité nationale que la manière dont on est sorti de cette affaire. On ne saurait imaginer une issue plus malheureuse; mais les faits sont accomplis ; il ne s'agissait plus que de blâmer , et l'orateur n'hésite pas à croire que si les votes de la Chambre étaient toujours l'expression vraie des convictions intimes, le Ministère aurait eu contre lui une immense majorité; mais il sait aussi qu'on ne se résigne pas facilement à infliger un blâme officiel même à ce qu'on improuve tout bas.

Dans l'affaire de Montevideo, il s'agit de Français placés dans un péril extrême, et qui souffrent par notre fait. Il s'agit de Français affamés par un blocus que nous faisons nous-mêmes ; ce qu'il y a au fond du débat, c'est moins un blâme qu'une résolution de porter secours à nos concitoyens.

L'orateur possède sur cette affaire des documents incontestables. Il a recueilli le témoignage des négociants les plus honorables. Il ne citera pas leurs noms, parce que ces noms, reportés au-delà des mers, exposeraient des familles entières à de cruelles représailles. Mais si la Chambre veut nommer une Commission, tous les témoins oculaires seront entendus.

L'orateur invoquera aussi l'autorité d'un personnage officiel qui a été envoyé en Angleterre par le Gouvernement de Montevideo. Il peut nommer M. de Varella, parce qu'il s'est compromis au point de n'avoir rien à craindre. Les

dépêches officielles de cet agent diplomatique ont été communiquées à l'orateur.

M. le Ministre des affaires étrangères s'est mépris en supposant que l'orateur voulait entretenir la Chambre d'une affaire qui n'est plus en question. Le sujet du débat actuel n'est pas le traité conclu par M. l'amiral Mackau : l'orateur n'entend parler que de l'exécution de ce traité ; mais, avant tout, il dira quelques mots sur la situation de Montevideo et de Buenos-Ayres.

Ces deux États, détachés d'une ancienne capitainerie espagnole, étaient voués à une inévitable rivalité : sous le rapport commercial, Montevideo est beaucoup mieux placé que Buenos-Ayres. Cette ville domine l'entrée de la Plata, et possède un port excellent ; tandis que Buenos-Ayres, relégué à cinquante lieues dans l'intérieur, est assis sur un point où la navigation du fleuve devient incertaine ou dangereuse. A Montevideo, le sol est excellent : il est boisé, accidenté, arrosé. Buenos-Ayres est placé à l'entrée des déserts connus sous le nom de Pampas.

La population de Montevideo se fait remarquer par la modération et la douceur de ses mœurs : tandis que la population de Buenos-Ayres, en grande partie composée d'hommes de la campagne, connus sous le nom de *Guachos*, est un type de barbarie et de férocité.

Rosas qui la gouverne, se distingue par une astuce profonde ; sa barbarie dépasse tout ce qu'on peut croire. On l'a vu souvent donner l'ordre de suspendre à un étal de boucher des têtes d'hommes, comme on y append des têtes de moutons. L'orateur se bornera à rappeler qu'un Français nommé Bac, sur lequel on avait surpris des lettres de quelques exilés, fut condamné à être fusillé.

Trois fois de suite cet infortuné fut mis en chapelle. Durant trois jours consécutifs, il fut placé en présence de la mort : on l'a fait ainsi mourir de folie et de misère, et ce fut la cause de la guerre de 1840. L'orateur ne demandera pas qu'on aille purger ces parages des monstres qui les infestent : il connaît le Gouvernement ; il ne lui proposera pas de renouveler tous les travaux d'Hercule.

Revenant à la situation respective des deux Républiques, l'orateur fait observer que la France ne pouvait hésiter

dans ses sympathies en faveur de Montevideo. La ville de Buenos-Ayres, qui a compté jusqu'à 80,000 habitants, est réduite à 40,000 ames, tandis que la population de Montevideo s'est élevée de 15,000 à 50,000 habitants. Tous les ans une multitude d'ouvriers de nos provinces méridionales, et particulièrement du pays basque, se dirigent vers ces contrées, attirés par l'appât d'un salaire très-élevé et par la perspective d'une fortune que nombre d'entre eux parviennent à réaliser. Le nombre des Français établis dans ce pays s'élève à environ 18,000, et ce sont ces hommes adonnés à des industries honnêtes qu'on a dépeints comme des aventuriers. L'orateur pose en fait qu'aucune de nos colonies ne nous offre autant d'avantages.

En 1840, lorsqu'il a repris la direction des affaires, la politique d'intervention dans ce pays était engagée depuis plusieurs années. Des crédits avaient été ouverts par les précédents Ministères pour seconder la république de l'Urugay ou de Montevideo dans sa lutte contre Buenos-Ayres. Pour appuyer le blocus, on se servait du secours des Français qui, dans le pays, avaient été conviés à prendre les armes. Comme chef du Cabinet, l'orateur comprit la nécessité de mettre fin à cet état de choses; il proposa une expédition qui faillit devenir l'occasion d'une crise ministérielle, mais qui fut enfin résolue. Le commandement en fut confié à M. l'amiral Mackau, dont le zèle et l'habileté amenèrent la conclusion d'un traité dont l'orateur est loin de vouloir se plaindre, mais de l'exécution duquel il croit devoir demander compte. Quel était le but de ce traité? D'exiger que les Français qui avaient souffert, soit dans leurs personnes, soit dans leurs propriétés, fussent indemnisés, et en même temps de mettre nos alliés à couvert de toute persécution, d'obtenir des garanties pour cette république de Montevideo qui avait été poussée à la guerre par la France. Nous lui devions cette garantie et cette protection, car le blocus n'avait été possible que parce que Montevideo nous fournissait les moyens de ravitailler nos bâtiments. La garantie est écrite dans l'art. 4 du traité. Il y est dit que Buenos-Ayres continuera de considérer comme à l'état de parfaite et absolue indépendance la république orientale de l'Uruguay. La France n'entendait

sans doute pas garantir à tout jamais cette République contre les conséquences d'une rupture quelconque. Mais elle la garantissait évidemment contre les conséquences de la guerre à laquelle le traité devait mettre fin.

L'article 4 a été expliqué ainsi, par M. l'amiral Mackau lui-même, à l'envoyé de la République de Montevideo. Le négociateur français déclara qu'il voulait garantir l'indépendance de Montevideo et son droit de vivre sous le gouvernement qu'il lui plairait de choisir. En résumé, le traité imposait à Rosas l'obligation d'indemniser les Français, de ne pas égorger les proscrits de la république argentine, et de ne pas faire la guerre à Montevideo. Quelques mots suffiront pour faire apprécier la manière dont ces conditions diverses ont été exécutées.

L'impôt a servi de base à l'évaluation des propriétés qui avaient été enlevées aux Français; il y avait pour 2 millions de réclamations; il n'a été alloué que 7 ou 800,000 francs, dont 500,000 à un seul négociant. M. Gascogne, l'un de nos compatriotes, demandait qu'on lui restituât sa propriété qui était sous le séquestre. Rosas s'est refusé à la restituer. M. Gascogne a demandé l'autorisation de la vendre ; la vente a été cassée par Rosas. Le consul de France a engagé notre compatriote à se rendre à Paris pour y obtenir justice. Ici on l'a exhorté à retourner à Buenos-Ayres pour y demander satisfaction.

L'amnistie promise pour les proscrits argentins s'est résumée en persécutions et en massacres. En ce qui concerne Montevideo, à peine M. l'amiral Mackau eut-il fait voile pour la France, que la République de l'Uruguay était attaquée de nouveau par les troupes de Rosas. Oribe, le général des bandes de Rosas, fut sommé par le consul d'Angleterre, M. Mandeville, et par notre consul, M. de Lurde, de s'arrêter et de suspendre les hostilités. A ce sujet, le Gouvernement de Montevideo a reçu du consul anglais une dépêche dont voici l'extrait :

« J'apprends, par l'arrivée du paquebot, que le Gouver-« nement de Sa Majesté la Reine de la Grande-Bretagne, « d'accord avec le Gouvernement de France, a résolu de « mettre un terme à la guerre. Les intentions de nos Gou-« vernements nous ayant été communiquées, nous avons

« demandé un armistice et le rappel des troupes argen-
« tines sur leur territoire. Une force navale française im-
« portante sera prochainement dans les eaux de la Plata
« pour obtenir de force la cessation des hostilités. »

Cette note est du mois de décembre 1842. A la même époque, une sommation conçue dans le même esprit et à peu près dans les mêmes termes fut adressée à Oribe par le consul de France, M. de Lurde.

Quinze jours se passent ; l'expédition annoncée ne paraît pas. Les Ministres de France et d'Angleterre, fort embarrassés, s'excusent du mieux qu'ils peuvent dans leurs explications avec le Gouvernement de Montevideo. Ils déclarent ne pas comprendre ce qui a pu empêcher les forces navales d'Angleterre et de France de paraître dans la rivière de la Plata. M. de Mandeville écrit que son étonnement est d'autant plus grand qu'à sa connaissance une entrevue a eu lieu le 3 septembre entre l'ambassabeur d'Angleterre et le Ministre des affaires étrangères de France, et que Leurs Excellences se sont concertées pour aviser aux moyens de contraindre Oribe de s'arrêter.

M. le Ministre des affaires étrangères dit qu'il n'y a rien dans la dépêche de M. de Lurde qui ressemble à ce qu'on vient de lire de M. de Mandeville ; que la dépêche du consul français ne contient rien de ce que contenait celle de l'agent britannique, qu'elle n'annonce et ne promet aucune expédition.

L'orateur reprend et dit qu'il ne s'agit pas ici d'exprimer un blâme, qu'il s'agit d'une résolution à prendre à l'égard des Français dont la vie est en péril. Il faut qu'on sache quels sont ceux qui veulent venir au secours de leurs compatriotes. L'orateur a entendu nombre de ces malheureux qui tremblaient pour le sort de leurs familles. Ils ont demandé à être introduits auprès de M. le Ministre des affaires étrangères, et ils n'ont point obtenu cette faveur. Que demandent-ils pourtant ? C'est qu'on fasse honneur à la parole de la France ; car il est impossible d'admettre que M. de Lurde ait fait une sommation à Oribe sans y être autorisé par son Gouvernement.

Il est impossible que les Ministres de France et d'An-

gleterre se soient rencontrés dans l'annonce mensongère de la prochaine apparition des forces navales des deux pays. Malgré ces sommations, Rosas a continué de marcher, et, depuis dix-huit mois, le blocus de Montevideo se continue impunément. En présence de tels faits, que devient le rôle de la France dans le monde ? Comment supposer que notre agent ait pris sur lui de faire de telles sommations sans y être autorisé ? Et si cela était, comment comprendre qu'il n'ait pas été brisé ?

Dans l'opinion de l'orateur, il aurait mérité cent fois plus un désaveu que M. le contre-amiral Dupetit-Thouars. Ce qui le porte à le penser, c'est que, dans le premier moment, on a voulu l'exécution loyale de l'article 4 du traité; mais, ensuite, on y a réfléchi ; et comme on ne veut pas avoir d'affaire, même contre Rosas, on a contremandé les premières instructions.

Cependant les Français établis dans la République de l'Uruguay étaient fort alarmés de l'approche d'Oribe. Dans les précédentes occasions, on avait eu recours à leur patriotisme. En 1839, pendant le blocus, on les avait conviés à s'armer : ils se conduisirent admirablement ; les remerciements qui leur furent solennellement adressés par l'amiral et par le consul français en font foi. Cette fois encore, le consul de France, M. Pichon, se hâte de les provoquer à s'armer : il les convoque au consulat. Si on déniait le fait, l'orateur produirait les lettres de convocation écrites de la main même de notre consul.

C'est au consulat que se sont tenues les réunions, et c'est M. Pichon qui les a présidées. Il fut convenu qu'on solliciterait le concours de nos marins, et que si le péril devenait plus pressant, on se réunirait en armes. Des signaux furent adoptés. Le consul lui-même a acquitté les frais qu'a entraînés l'exécution de cette mesure. Un procès-verbal constate qu'un rapport a été fait dans une assemblée présidée par M. Pichon lui-même : il y fut reconnu que le droit et le devoir des résidents français étaient de se réunir pour défendre leurs intérêts attaqués.

Nos compatriotes devaient se croire parfaitement en règle. Qu'arrive-t-il cependant? Quinze jours après, ce même consul, M. Pichon, qui avait provoqué les Fran-

çais à s'armer, soit qu'il eût reçu des dépêches d'Europe, soit qu'il eût médité sur le résultat des sommations précédemment adressées à Oribe, manifeste tout-à-coup à nos compatriotes un regret mortel de s'être mis en avant : il déclare ne plus vouloir se mêler de rien. L'activité des Français se trouve ainsi quelque temps paralysée.

Sur ces entrefaites, Oribe publie une proclamation atroce, dans laquelle il est dit : que tous les étrangers qui auront pris les armes, seront traités comme les sauvages unitaires, qu'on fusille sans jugement, ou même qu'on scie entre deux planches. Nos compatriotes, fort émus, s'adressent de nouveau au consul, qui persiste dans sa résolution de ne plus se mêler de leurs affaires, et qui s'efforce de les dissuader de tout projet de résistance. Rebutés de ce côté, ils ont recours au commandant de la station française, M. Massieu de Clerval. Ils le supplient de consentir à leur armement et au débarquement de quelques marins. Cet officier général de marine, que l'orateur n'entend pas blâmer, mais dont l'indécision s'explique à ses yeux par la fatigue d'une longue carrière, se borne à répondre qu'il recevra nos compatriotes à son bord, et qu'il les déposera sur la côte du Brésil. Il aurait fallu recueillir quinze mille personnes, et nos bâtiments, presque tous de faible échantillon, n'en pouvaient contenir que 7 ou 800.

Les Français furent ainsi réduits à la nécessité de s'armer. Les hommes les plus honorables s'associèrent à cette résolution. La légion qu'ils ont formée se composait d'environ 3,600 hommes; par conséquent, toute la partie valide de la population française en fait partie : elle est commandée par un négociant estimable, qui fut capitaine d'artillerie sous l'Empire, et à l'expérience, au dévouement duquel ses compatriotes ont fait appel. Il a quitté ses affaires, a dépensé le peu qu'il possédait pour donner des souliers à nos ouvriers basques; et, grâce à lui, grâce au courage des Français que son exemple a stimulés, les troupes d'Oribe ont été jusqu'à présent tenues en échec. La légion française est le seul rempart de Montevideo. Aussi, un agent d'Oribe a-t-il offert au colonel Thiébaud des sommes considérables pour le déterminer à résigner

son commandement. Ces offres ont été par lui repoussées avec indignation.

L'orateur ajoutera que la conduite des agents de l'Angleterre contraste d'une manière déplorable avec celle de nos propres agents.

A peine la proclamation d'Oribe a-t-elle paru, que le commodore anglais écrit à ce dernier : «Votre proclamation « est digne d'un pirate, et je vous somme de la désa- « vouer. »

Oribe répond que sa proclamation ne concernait que les étrangers perturbateurs, et ne pouvait, par conséquent, concerner les Anglais. Le commodore Purvis réplique : « Vos explications ne me satisfont pas ; j'entends que vous « rétractiez votre proclamation en ce qui concerne les « Anglais. »

Cette injonction fut obéie.

M. le Ministre de la marine dit que l'initiative de la démarche appartient à l'amiral Massieu. Et quand Oribe a dit que ses menaces ne s'adressaient à aucun étranger paisible, ses paroles ne s'appliquaient pas spécialement soit à des Anglais, soit à des Français, mais, en général, aux Français, aux Anglais et à tous les résidents de Montévideo qui n'avaient pas les armes à la main contre lui.

L'orateur reprend et dit qu'il ne peut s'expliquer comment M. de Clerval, ayant pris l'initiative de la réclamation, ne l'a pas signée et en a laissé tout l'honneur au commodore anglais.

M. le Ministre de la marine répond que la lettre de M. l'amiral Massieu de Clerval se trouve dans la correspondance au département de la marine, et que ce n'est pas le commodore anglais qui a fait la démarche, mais M. Massieu de Clerval qui a servi d'intermédiaire à l'Anglais.

L'orateur répète qu'une chose lui paraît inexplicable, c'est que l'amiral français ait abandonné au commodore anglais le soin et l'honneur de protester contre une proclamation qu'il réputait atroce. Ce qui est constant, c'est que le commodore a écrit une troisième fois et a exigé que la personne et les propriétés des Anglais fussent à l'abri

de toute attaque. L'orateur voudrait qu'on montrât un pareil acte émané des agents de la France. Il sait qu'Oribe a offert la vie sauve aux Français ; mais il dira à quelles conditions ; c'est en leur faisant proposer, par l'entremise de M. Pichon, de livrer Montevideo aux troupes de Buenos-Ayres, c'est-à-dire de sacrifier la République en faveur de laquelle avait été stipulé l'art. 4 du traité.

L'orateur expose ensuite que le consul de France a sommé nos compatriotes de déposer les armes, en déclarant qu'au cas de refus de leur part, il les dénaturaliserait. Il ignore dans quel Code aurait été puisé un pareil droit. Toujours est-il qu'en fait M. Pichon a cessé ses fonctions de consul, et qu'il a même refusé de recevoir, en cette qualité, un testament. Les Français n'ont plus d'autre protection que le Gouvernement même de Montevideo.

Injonction leur a été faite de quitter les couleurs nationales : ils les ont conservées en y mêlant d'autres emblêmes, et ils ont persisté dans leur résolution de se défendre en se promettant de recourir à la France. Qu'a-t-on fait alors? On s'est adressé au Gouvernement de Montevideo pour lui demander le désarmement des Français. Ce Gouvernement a répondu que ce serait désarmer ses propres défenseurs ; qu'il ne pouvait comprendre que des agents de la France le provoquassent à agir contre leurs nationaux ; que d'ailleurs, puisqu'on les avait dénationalisés, cela ne regardait plus les réclamants ; et que le Gouvernement de Montevideo était libre de prendre à son service des étrangers auxquels on ne reconnaissait plus le caractère de Français. Le consul a demandé ses passeports et a quitté Montevideo. Ainsi, après avoir exigé et signé l'art. 4 du traité qui garantissait l'indépendance de Montevideo, c'est avec Montevideo que nous sommes à l'état de rupture, et de fait nous sommes les auxiliaires de Rosas, puisque c'est sa cause que nous servons.

Rosas a dénoncé le blocus et a voulu affamer la population de Montevideo. Le commodore anglais a d'abord refusé d'obéir à ce blocus ; mais il a reçu plus tard des instructions qui lui ont enjoint de l'observer, et alors il a été conclu un arrangement, duquel il est résulté que les Français et les Anglais feraient eux-mêmes le blocus cha-

cun sur ses vaisseaux. La conséquence, c'est que le blocus que Rosas n'aurait pu exercer de fait s'exécute aujourd'hui très-sérieusement, et ce sont nos bâtiments qui, aujourd'hui, bloquent et contribuent à affamer nos nationaux.

L'orateur répète, en terminant, que tous les faits qu'il a énoncés reposent sur des documents authentiques; il offre d'en fournir la preuve et de faire entendre les déposants par une Commission que la Chambre constituerait à cet effet.

Pour mettre le Cabinet en mesure de répondre catégoriquement, il a résumé par écrit les questions qu'il avait l'intention de poser; en voici la teneur: il demande:

Premièrement, s'il est vrai, oui ou non, que par l'art. 4 du traité Mackau, on avait entendu faire quelque chose d'utile, sinon à des alliés, au moins à des auxiliaires, et si on n'avait pas entendu les garantir des suites, non pas de toutes les guerres à venir, mais au moins de la guerre présente, entreprise à notre occasion ou du moins avec nous?

Si l'indépendance qui est garantie à ces auxiliaires ou alliés n'est pas menacée, lorsque la guerre, au lieu de se faire au loin et sur l'Uruguay, se fait à leurs portes, et consiste en un siége qui dure depuis quinze mois (de février 1843 à mai 1844)?

Deuxièmement, s'il est vrai, oui ou non, que MM. de Mandeville et de Lurde ont sommé Oribe, général de Rosas, de s'arrêter sur l'Uruguay? si M. de Lurde, notamment, l'a sommé, au nom de la France, de repasser la frontière, et si, malgré cette sommation, Oribe a persisté? Si MM. de Mandeville et de Lurde étaient autorisés à agir ainsi, ou s'ils ne l'étaient pas? Si lord Cowley et M. Guizot avaient eu à ce sujet une entrevue le 3 septembre 1842, et s'ils étaient tombés d'accord d'interposer leur médiation?

Troisièmement, comment il pourrait se faire, si les agents anglais et français n'étaient pas autorisés à agir ainsi, qu'ils se soient entendus tous les deux pour faire simultanément un pareil mensonge?

Quatrièmement, s'il est vrai qu'à l'approche d'Oribe, le consul français, s'autorisant apparemment d'exemples antérieurs, ait provoqué lui-même, par des écrits de sa main,

par sa présence dans les réunions tenues à ce sujet, ait provoqué les Français à s'armer?

Cinquièmement, comment il se fait qu'il n'a plus voulu ce qu'il voulait d'abord? quelle raison on a pu avoir, quand on ne protégeait pas les Français, de les empêcher de se défendre eux-mêmes?

Sixièmement, s'il est vrai que M. Pichon, voulant punir les Français d'une conduite à laquelle il les a provoqués, a refusé de faire des actes de consul, et de recevoir, par exemple, des testaments, en disant qu'il considérait les Français comme dénationalisés?

Septièmement, en vertu de quel droit a-t-il prononcé une telle sentence?

Huitièmement, pourquoi, pour un sujet pareil, il a rompu avec le Gouvernement de Montevideo, pris ses passeports, et cessé tout rapport avec cet Etat, qui ne s'opposait pas à ce que les Français déposassent les armes, mais qui déclarait ne pouvoir les leur arracher des mains? Si, en un mot, cela est vrai, pourquoi le consul a tenu une conduite si violente et si peu mesurée?

Neuvièmement, si maintenant nous faisons aujourd'hui, nous-mêmes, le blocus de Montevideo pour le propre compte de Rosas? Si, par conséquent, 12 ou 15 mille Français, tant ceux qui ont pris les armes que ceux qui ne les ont pas prises, ne sont pas enfermés, privés plus ou moins de vivres par notre propre fait? et, en cas de prise de la ville, ce que deviendraient les Français? ce qui a été fait pour eux?

M. le Ministre de la marine dit :

« Messieurs, la Chambre comprendra facilement que je dois me borner, dans les explications que j'ai à lui présenter, à rendre compte des informations qui me sont parvenues, et qui concernent plus particulièrement le service que je suis chargé de diriger. Je parlerai donc uniquement des rapports que je tiens du chef de la station navale; et ces informations me conduiront à un résultat qui n'est nullement conforme à celui qui a été exposé par le préopinant.

« Si je ne me trompe, l'orateur a tiré la plus grande partie de ses informations d'un homme qui m'est parfaitement

connu, d'un homme très-distingué, mais qui malheureusement ne peut, dans une question pareille, être d'une complète impartialité. L'orateur a cité lui-même le docteur Varella. Il faut que la Chambre sache que M. Varella, très-distingué par ses talents et son instruction, est un citoyen de Buenos-Ayres, brouillé depuis longtemps avec le Gouvernement de ce pays, qui s'était retiré à Montevideo, et qui n'a cessé d'être l'ennemi personnel le plus persévérant du Gouvernement de Buenos-Ayres.

« J'ajouterai que personne ne se rend compte mieux que moi de l'influence, de la séduction que M. Varella a pu exercer sur le préopinant, parce que j'ai été dans la situation d'apprécier tout ce dont est capable l'homme distingué dont je parle; mais en même temps, je le répète, il est entraîné par une haine ardente contre le Gouvernement d'un pays qu'il a été obligé d'abandonner.

« Maintenant, Messieurs, les rapports que j'ai entre les mains ne laissent pas le moindre doute sur la situation des choses à Montevideo, et je suis bien obligé de dire qu'elle est entièrement opposée au tableau qu'en a fait l'orateur.

« Les informations que je tiens ne sont pas seulement de l'amiral auquel l'orateur faisait allusion, en le peignant comme un homme fatigué par de longs services et qui n'avait peut-être plus toute l'énergie de son caractère.

« Eh bien, je dois déclarer que, remplacé, dans ce moment, par un officier plein de jeunesse et de vigueur, le premier acte de cet officier-général a été de rendre hommage à la conduite ferme, éclairée, impartiale de son prédécesseur, et d'adopter en tout point la ligne qu'il avait suivie.

« Messieurs, il n'y aurait aucune difficulté pour le Gouvernement à faire publier dans les journaux une grande partie de la correspondance la plus récente parvenue, non-seulement de M. le vice-amiral Massieu, mais aussi de M. le contre-amiral Lainé. J'affirme que cette correspondance, publiée et rapprochée de tous les autres actes officiels qui sont à la disposition du Gouvernement, prouverait que, sans le vouloir certainement, le préopinant a été complètement abusé par les informations qui lui ont été données, et dans les conséquences qu'il en a tirées.

« Voulez-vous savoir, autant que ma mémoire peut me le rappeler, je n'ai pas les pièces sous les yeux ; voulez-vous savoir ce que disent ces dernières informations ? Et ici, c'est un grand bonheur pour moi d'avoir l'occasion de rétablir un fait.

« Je déclare à la Chambre tout que ce qui ressort de la correspondance de l'amiral Massieu, qui est resté dans ces mers pendant plus de deux ans, c'est que le commodore Purvis n'a cessé d'avoir pour lui toutes les déférences, tout l'empressement et tout le respect que commandaient leurs grades respectifs.

« Le commodore Purvis voyait dans le vice-amiral Massieu un officier général qui était depuis longtemps dans le pays, qui le connaissait parfaitement, qui savait très-bien de quelle façon il devait agir, et, dans toutes les circonstances, le commodore Purvis a fait acte de déférence envers lui. Toute notre correspondance atteste que le commodore se rendait sans cesse à bord de la frégate française, qu'il venait consulter l'amiral et se laissait guider dans toutes les occasions importantes par ses directions. Et, pour rappeler la circonstance à laquelle a fait allusion l'orateur, je dirai que ce n'est pas le commodore Purvis qui a eu le premier la pensée d'entrer en explication catégorique avec le général Oribe ; l'initiative de cet acte appartient à l'amiral Massieu. Oui, c'est l'amiral Massieu qui, voyant la situation difficile de Montevideo, les dangers très-grands malheureusement qu'une décision mal combinée de la part de nos compatriotes leur faisait courir, lorsqu'ils prenaient les armes pour se mêler d'une cause qui n'était pas la leur, c'est l'amiral Massieu, pour mettre leur vie, leurs propriétés à l'abri de tout évènement, en supposant que l'évènement pût devenir le plus fatal à ceux qui servaient dans des rangs étrangers, c'est lui qui a eu la pensée d'adresser un de ses officiers au général Oribe, pour le sommer de s'expliquer catégoriquement au sujet de la proclamation qu'a rappelée le préopinant.

« Et dans cette circonstance, qu'est-il arrivé? on disait tout-à-l'heure que c'était sous le cachet, sous le couvert d'un officier anglais que l'amiral français était entré en correspondance avec le général Oribe.

« C'est exactement le contraire; c'est l'officier français qui a servi de sauvegarde, qui a servi de guide, qui a conduit au camp du général Oribe l'officier anglais, que le commodore Purvis avait mis à sa disposition.

« Que le préopinant me permette de le lui dire, il n'a été induit dans ces erreurs que parce que l'homme qui lui parlait, que parce que l'homme qui allait solliciter l'appui de son talent et de sa haute position, savait bien de quelle façon il fallait représenter la situation respective des officiers anglais et des officiers français pour exciter une vive émotion dans cette Assemblée.

« Eh bien! j'espère qu'en disant toute la vérité et rien que la vérité, l'impression de cette Assemblée sera différente, et qu'elle reconnaîtra que ce sont nos officiers qui, dans cette circonstance comme dans d'autres, ont eu l'initiative de la direction qui convenait le mieux et à leurs compatriotes et à l'honneur de leur pays.

« Messieurs, un mot sur la mission qu'au nom du Roi j'ai reçue de la confiance du préopinant.

« Lorsque je quittai la France au mois de juillet 1840, je reçus de ses mains les instructions qu'il me chargeait de mettre à exécution; je suis arrivé dans la Plata, j'y suis arrivé dans la situation la plus difficile qui puisse être comprise.

« Je n'entrerai dans aucun détail; car j'ai eu l'occasion, dans l'une et l'autre Chambres, d'expliquer ce que j'avais fait; et je suis plein de reconnaissance d'avoir entendu dire au préopinant lui-même qu'il trouvait que j'avais fidèlement et bien rempli la mission qui m'avait été donnée.

« Messieurs, le résultat de cette mission avait été de nous faire une excellente situation dans ces pays; nous étions sortis de la voie la plus périlleuse qui se puisse imaginer.

« Savez-vous, Messieurs, ce qui s'est passé?

« J'ai eu toutes ces pièces entre les mains; j'en ai fait l'étude la plus consciencieuse pendant une longue traversée; j'avais à bord des bâtiments les cartons des affaires étrangères, les cartons de la marine, et je puis dire qu'aucun des actes, aucun de tous les faits qui se sont passés dans la Plata, pendant trois années, n'a été perdu de vue par moi; j'ai tout étudié avec le plus grand soin; eh bien! je puis

déclarer que mon étonnement était extrême en lisant tous ces documents, de voir que les trois Cabinets qui s'étaient succédé avaient donné des instructions qui avaient toujours été les mêmes ; car celles du préopinant ne différaient pas de celles de M. le maréchal Soult, de celles de M. le comte Molé; c'était, à très-peu de chose près, les mêmes indications.

« Mon étonnement, dis-je, était extrême lorsque je voyais les ordres de mon Gouvernement, si positivement exprimés, si énergiquement prescrits, lorsque je voyais ces ordres impuissants, pendant trois années, à se faire respecter et à être mis à exécution.

« M. le comte Molé avait été entraîné, le préopinant l'a indiqué tout-à-l'heure, il avait été entraîné à permettre qu'une somme de 300,000 fr. fût dépensée, et comment? Dans les vues les meilleures, dans des vues de conciliation, de rapprochement, pour faire cesser la guerre civile, pour nous rendre dans ce pays la situation que nous n'aurions jamais dû perdre. Eh bien! le préopinant n'était pas arrivé aux affaires, que, fort de cette simple autorisation de dépenser 300,000 fr. pour faire le bien, on a tiré des lettres de change sur la France pour 2,340,000 fr. pour faire la guerre, pour exciter les partis les uns contre les autres, pour faire le contraire de ce que tous les Cabinets en France avaient prescrit.

« Si j'ai un mérite, ça été de bien comprendre la pensée de mon pays au milieu de trois Ministères différents ; c'est d'avoir vu, en arrivant à Montevideo, que je ne devais pas me laisser intimider par des gens qui alors me promettaient ce qu'ils m'ont bien tenu plus tard.

« Les journaux de Montevideo, arrivés les premiers en France, ont décrié le commandant et les officiers de la station française, nous ont peints comme des hommes qui n'avaient pas à cœur l'honneur et l'intérêt de nos compatriotes.

« Et il a fallu bien des mois avant que la vérité fût rétablie, avant que le préopinant lui-même ait bien voulu me dire, en plusieurs occasions, qu'il reconnaissait que j'avais bien rempli la mission qui m'avait été donnée.

« Messieurs, je ne dis rien de plus sur ce point.

« J'arrive au traité conclu à Buenos-Ayres. L'orateur disait tout-à-l'heure qu'il approuvait ce traité, et qu'il ne demandait que l'exécution sincère, complète, entière de ce traité.

« Messieurs, ce traité nous faisait en Amérique la meilleure situation que nous ayons eue à aucune époque. Il était tel qu'il suffisait d'un moyen bien simple à tout Français pour être tranquille au milieu de ces scènes sanglantes qui se reproduisent à tout moment sur tous les points de l'Amérique. Parcourez les côtes de l'Amérique, avec la pensée, et vous verrez qu'à l'instant actuel, depuis le Mexique jusqu'au Pérou, partout des guerres civiles se succèdent sans interruption. Qu'avons-nous fait? Nous avons procuré à nos compatriotes une situation telle qu'il leur suffisait, quand des scènes pareilles se renouvelaient, d'arborer leur cocarde pour être à l'instant même sûrs d'être respectés dans leurs personnes et dans leurs biens, et pour que nul ne pût les forcer de servir ou dans la marine, ou dans les troupes de terre, ou dans les gardes nationales, ni exiger d'eux des taxes de guerre extraordinaires.

« Voilà la situation que nous leur avons faite. Il est lamentable, lorsque nous avions procuré une telle situation sur ces rivages à nos compatriotes, de les voir, je ne sais par quels motifs, se mêler à des guerres qui ne les regardent en aucune façon.

« Pour s'exposer à tous les inconvénients et à tous les dangers qui résultent de luttes pareilles, Messieurs, rien n'obligeait nos compatriotes à prendre le rôle qu'ils ont adopté. Le préopinant disait qu'ils étaient bloqués dans Montevideo par nos propres bâtiments. Ma surprise à été extrême en l'entendant dire cela, car la correspondance n'a jamais rien révélé de pareil. Au contraire, notre amiral et nos capitaines n'ont jamais manqué aucune occasion de rendre service aux Français, quelle que fût leur situation, quel que fût le parti auquel ils se fussent arrêtés. Les nouvelles les plus récentes de Montevideo disent, au contraire, que notre situation, comme station navale, est dans ce pays tout ce qu'elle doit être. Nous avons dans ce moment devant le port deux grandes frégates. L'orateur disait deux petits bâtiments, sur lesquels on pourrait à

peine recevoir quelques hommes. Nous avons à cette station deux grandes frégates de 52 canons, deux corvettes de guerre, un brick et une goëlette.

« L'amiral, dans une lettre récente, fait augurer le meilleur résultat de son intervention amicale auprès de nos compatriotes. Je puis en donner une preuve à la Chambre en lisant une lettre qui m'est arrivée avant-hier, et qui porte la date du 3 mars. La voici :

Rade de Montevideo, 3 mars 1844.

« Monsieur le Ministre,

« Grâce à la décision sage et positive que M. l'amiral « Massieu a prise de ne s'écarter en rien des instructions « du Ministère, nous garderons la neutralité que le Gouver- « nement du Roi veut et entend que nous conservions ; sans « compromettre la sûreté de nos nationaux, la protection « de leurs droits et de leurs intérêts légitimes, nous parvien- « drons à opérer, je l'espère, le désarmement de la lé- « gion, composée aujourd'hui en majeure partie d'hommes « fatigués de leur position précaire. Beaucoup d'entre-eux « sont disposés à accepter leur réconciliation avec le Gou- « vernement du Roi... »

« Messieurs, je termine par une seule observation. Le préopinant disait que c'est le lieu le plus favorable et le plus admirable pour les intérêts français que Montevideo ; que c'est la meilleure et la plus commode des colonies françaises, qu'il y là 17,000 Français et une légion armée.

« Messieurs, si tous les Français qui sont à Montevideo n'ont pas pris les armes, si tous les Français n'ont pas suivi l'exemple de ceux qui sont dans la légion, c'est qu'apparemment le plus grand nombre n'est pas de la même opinion que ceux qui ont pris ce parti.

« Messieurs, voulez-vous que sur tous les points de l'Amérique nos compatriotes continuent à recevoir ce bon accueil qui les attend presque partout, ce bon accueil qui est le résultat de la conformité de nos mœurs avec les descendants des Espagnols qui sont établis sur tous les points de l'Amérique? Si vous voulez que cette bonne intelligence continue, si vous voulez que des populations nombreuses puissent, ainsi que l'indiquait l'orateur, aller trouver là des sources

légitimes et heureuses de gain et de fortune, la première de toutes les conditions, c'est de ne pas dire trop souvent que ces agglomérations considérables de Français sont des colonies françaises ; c'est de ne pas dire que quand ils sont arrivés 18 à 20,000 dans un pays étranger, sous un pavillon étranger, ils se mêleront des affaires du pays et voudront les diriger à leur point de vue, et d'après leurs intérêts particuliers et leurs passions. La première de toutes les conditions pour bien reconnaître l'hospitalité qui est donnée, c'est de se conformer aux lois du pays qui vous reçoit.

« Le meilleur conseil qui puisse être donné à ceux de nos compatriotes qui fréquentent toutes les contrées lointaines, c'est de reconnaître le bon accueil qu'ils y reçoivent par leur obéissance aux lois du pays.

Un membre annonce qu'il complètera par de nouveaux faits, l'espèce d'accusation qui a été présentée à la Chambre. Ainsi qu'on l'a déjà pu voir, il ne s'agit plus d'une poignée de Français, comme on le disait hier, mais de 15 ou 18,000 compatriotes contre lesquels aucun grief ne peut être allégué, et qui ont été porter sur les rives de la Plata le travail, l'industrie et le commerce. Le sort de tous ces Français est compromis, et cela au mépris d'un traité signé par la France.

L'orateur vient demander qu'il soit fait honneur à la signature de la France, car jamais elle n'a été plus déplorablement méconnue.

L'orateur ne s'associera pas à l'éloge qui a été fait du traité de 1840. Ce traité porte à un haut degré l'empreinte de la précipitation et de l'inhabileté ; mais enfin il existe : ses stipulations ont été expliquées par les commentaires qu'elles ont reçus dans les discussions de tribune. Le Gouvernement lui-même a reconnu les services rendus à la France par nos alliés de Montevideo. L'article 4 du traité porte que Buenos-Ayres reconnaît la complète indépendance de la République de l'Uruguay. A la vérité une restriction insérée dans cet article réserve à Buenos-Ayres le droit de guerre pour le cas où l'honneur, les droits, les intérêts de la République argentine seraient compromis. Cette clause équivoque a provoqué naguère, de la part d'un membre de la pairie, une interpellation adressée à M. le Ministre des

affaires étrangères. Celui-ci a répondu que la France n'avait pas abandonné Montevideo, que le traité consacrait en faveur de la République la garantie qu'elle demandait. Qu'est-il arrivé pourtant? C'est qu'immédiatement après le départ de notre négociateur, la guerre a été reprise contre Montevideo. L'armée de Rosas a pillé des établissements français, a massacré une foule de nos compatriotes. Si la Chambre nomme une Commission, elle acquerra la certitude de ces faits. L'article 4 du traité garantissait la parfaite et complète indépendance de la République de l'Uruguay. Au mépris de cet article, Oribe, dans tous ses actes, s'est intitulé le président légal de cette République, c'est-à-dire qu'il s'est porté comme prétendant vis-à-vis du président actuel Ribeira. En vain M. de Lurde a-t-il signalé cette conduite comme attentatoire à l'indépendance de Montevideo, la Chambre des représentants de Buenos-Ayres a rendu un décret portant que la guerre était dirigée contre les unitaires, et que la paix était impossible tant que l'usurpateur Ribeira influerait sur les destinées de la République orientale. Ainsi le traité n'a mis cette République à couvert ni d'une agression violente, ni d'une atteinte directe à son indépendance.

On reproche à nos compatriotes de s'être armés; mais ils n'ont pris les armes que parce qu'on a laissé violer le traité conclu par la France. Ils n'ont fait qu'user du droit de défense légitime, car les bandes de Rosas ont pillé, saccagé les établissements français; elles ont égorgé de paisibles colons. L'orateur maintient que la conduite de nos compatriotes est irréprochable, et que, dans leur situation, tout homme de cœur eût fait comme eux.

M. le Ministre des affaires étrangères dit :

« La question est trop grave par la manière dont elle a été posée, elle intéresse trop profondément, non-seulement la conduite du Gouvernement, mais les principes fondamentaux du droit public et les nécessités les plus essentielles du Gouvernement dans ses rapports extérieurs, pour qu'elle ne soit pas examinée à fond, et que les faits aussi bien que les principes ne soient pas mis dans tout leur jour. Je me propose de la discuter complétement devant la Chambre dans la prochaine séance.

L'UN DES PRÉOPINANTS fait observer qu'il aura demain plus que personne des devoirs à remplir ; il demande le renvoi de la discussion à après-demain.

UN AUTRE MEMBRE dit que les derniers devoirs seront rendus demain à M. Laffitte. Il croit exprimer le vœu de la Chambre entière en demandant une interruption des séances, qui permette à toute l'assemblée de s'associer à un deuil public. Ce sera une trève aux débats politiques. Toutes les parties de la Chambre se trouveront unies dans un même sentiment, en rendant hommage à l'un des fondateurs de notre liberté constitutionnelle.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la discussion sera renvoyée à après-demain.

La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

DE L'ESPÉE, LACROSSE, DE LAS-CASES, BOISSY-D'ANGLAS,
Secrétaires.

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé D. LAGARDE.

PRÉSIDENCE DE M. LEPELETIER-D'AUNAY,

Vice-Président.

Séance du Vendredi 31 Mai 1844.

— Le procés-verbal de la séance du 29 est lu et adopté.

UN MEMBRE présente le *rapport de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.*

—La Chambre en ordonne l'impression et la distribution.

(*Voir l'annexe imprimée n° 134.*)

L'ordre du jour est la suite de la délibération sur les articles du projet de loi relatif aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843, 1844 et des exercices clos.

UN MEMBRE dit que, comme l'un des préopinants, il s'est entretenu des affaires de Montevideo avec M. de Varella. Il ne lui a fallu que peu de temps pour s'apercevoir que cet étranger était dominé par une animosité toute particulière contre Rosas, et qu'il ne serait pas fâché de voir son ennemi personnel fustigé par la France. Il ne paraissait pas faire trés-grand cas des Français établis à Montevideo, et qui y sont divisés d'opinions.

L'orateur pense que le devoir de nos compatriotes était

de déposer les armes lorsque l'invitation leur en a été faite. Il n'y avait pour eux nul inconvénient à le faire, puisque la négociation qui s'ouvrait leur garantissait la vie et leurs propriétés. Si la politique de la France se laissait traîner à la remorque des Français qui résident à l'étranger, nous serions en état de guerre permanente.

On a invoqué l'art. 4 du traité de 1840; on a dit que la France s'était engagée à maintenir l'indépendance absolue de Montevideo, à protéger la sécurité des membres de son Gouvernement. Mais il ne suit pas de là que la France ait prévu le *casus belli*, ni qu'elle puisse empêcher les deux partis d'en venir aux mains, si tel est leur bon plaisir. Le moment d'agir ne viendrait pour la France que le jour où Oribe et Rosas voudraient renverser le Gouvernement même de Montevideo. Alors seulement l'orateur comprendrait l'intervention du Gouvernement français.

L'orateur ne dira que peu de chose de la question de Syrie. Il félicite le Gouvernement de l'initiative généreuse qu'il a su prendre. A la nouvelle des événements du Liban, le Gouvernement français s'est ému, et a écrit à notre ambassadeur pour lui recommander d'aviser aux moyens de faire cesser les massacres et les déprédations des Albanais. Il ne méconnaît pas ce que la France doit au clergé maronite; mais il croit en même temps qu'elle a des ménagements à garder envers la population musulmane de la montagne. La tâche de notre diplomatie lui paraît d'autant plus délicate et difficile, que deux Puissances sont aux aguets, et travaillent secrètement à nous supplanter dans notre influence auprès du divan.

Au sujet de l'affaire de Taïti, l'orateur se bornera à présenter une observation. S'il était vrai que le contre-amiral Dupetit-Thouars, contrairement aux instructions qui lui avaient été communiquées, eût voulu doter la France de la souveraineté complète de Taïti, le Ministère serait-il blâmable d'avoir voulu cacher au pays le désaccord profond qui aurait existé entre les deux principaux agents de notre Gouvernement? L'initiative de l'action n'appartenait-elle pas plutôt au capitaine Bruat qu'au commandant de la station?

L'orateur se borne à présenter cette question sous une

forme dubitative ; mais il lui semble que la Chambre ferait bien de réserver à cet égard son jugement.

L'affaire de la Nouvelle-Zélande lui paraît avoir été présentée sous un faux jour. Le capitaine Langlois avait acheté une portion de terre dans la presqu'île de Banks ; mais rien n'établit qu'il ait obtenu la cession de l'île du Sud. La prise de possession des Anglais a devancé toute démarche de notre part : nous n'avons dès lors rien à prétendre.

Relativement à la Chine, l'orateur entrera dans quelques détails sur la mission donnée à M. le colonel de Jancigny. Selon lui, le Gouvernement ne pouvait faire choix d'un agent plus habile. Des instructions lui furent données, elles portaient qu'il devait se borner au rôle d'observateur. Le bâtiment qui devait lui apporter des dépêches n'étant pas arrivé, il dût prendre conseil des circonstances, alors surtout que les Américains et les Portugais cherchaient à conclure des traités particuliers. Il ne resta pas inactif, et, à la suite d'une conférence avec le commissaire impérial, il obtint la suppression d'un droit de 800 francs, qui, jusque-là, avait pesé sur nos navires. Ce service fut récompensé par une lettre approbative de sa conduite. M. de Jancigny continua de négocier, en déclarant, toutefois, qu'il n'avait point de pouvoir pour conclure. Une convention commerciale provisoire fut préparée par ses soins. Les choses en étaient là, lorsque l'arrivée de M. Ratti-Menton a empêché l'apposition de la signature du haut commissaire impérial.

L'orateur ne dira rien du conflit qui a éclaté entre M. de Jancigny et le nouvel agent français. Il fera seulement remarquer que M. Rati-Menton a été rappelé par M. le Ministre des affaires étrangères, et que le Gouvernement a continué sa confiance à M. le colonel de Jancigny.

M. le Ministre des affaires étrangères dit :

« Messieurs, avant d'entrer dans la question même, il y a deux ou trois points préliminaires que j'ai besoin d'éclaircir et de régler.

« Un orateur disait avant-hier que le Cabinet avait fait faute sur faute, et que s'il disait, lui, tout ce qu'il pense

ce serait un blâme très-sévère. J'espère que l'orateur voudra bien, en toute occasion, exprimer sur la conduite du Cabinet tout ce qu'il pense, fût-ce le blâme le plus sévère.

« Il y a deux manières de discuter et de combattre dans cette Chambre. On peut le faire courtoisement ou rudement.

« Entre ces deux procédés, j'ai ma préférence et mon habitude; mais je laisse toujours le choix à mes adversaires. Et quand ils ont choisi, j'adopte envers eux ce qui leur a convenu envers moi.

« Mais ce que je ne veux pas accepter, ce que personne ne peut accepter ici, c'est qu'on dise, comme l'a fait avant-hier l'orateur auquel je réponds, que la majorité de cette Chambre a deux opinions, l'une publique, l'autre secrète; que ses votes ne sont pas l'expression de sa pensée ; et, qu'au fond, elle blâme ce qu'elle a l'air de soutenir. Je ne sache rien de plus antiparlementaire et de plus injurieux pour la Chambre.

« Je repousse absolument une telle supposition.

« Voici une seconde observation :

« L'orateur a parlé d'une Commission à nommer, de témoins à produire, de dépositions à entendre.

« Il sait aussi bien que moi que, lorsqu'il s'agit d'examiner la conduite du Gouvernement, la Chambre ne peut procéder ainsi que par voie d'accusation.

« La Chambre sait bien qu'elle n'a pas le droit d'enquête sur toutes choses, ni en toute occasion; la Chambre sait bien que ce qui importe, à elle-même comme au pays, c'est de maintenir sévèrement les prérogatives de la Couronne et la limite des pouvoirs ; et cela importe d'autant plus, que bien souvent on en fait bon marché. Ainsi j'ai entendu avant-hier avec surprise l'orateur parler d'une crise ministérielle en 1840, à propos du départ de l'amiral Mackau pour Buenos-Ayres. C'est une crise ministérielle que le public n'a point connue, qui n'a point éclaté, qui n'a produit aucun résultat visible. Il n'y a point de crise ministérielle inconnue. Tout ce qui n'est pas public, tout ce qui n'aboutit pas à des faits, n'est autre chose qu'une discussion intérieure entre la Couronne et ses conseillers,

qui ne saurait être portée devant le public et à cette tribune.

« Je viens ici précisément pour rétablir beaucoup de principes de gouvernement méconnus et compromis. Je commence par ceux qui, bien que ne se rapportant pas directement à la question qui nous occupe, n'en sont pas moins graves et n'ont pas moins été gravement méconnus et compromis avant-hier.

« Ma dernière observation est moins importante. L'orateur a déposé sur la tribune une série de questions ; je les ai prises et j'en ferai le thème de la discussion. Je n'éluderai aucun des faits, aucun des points qui y ont été touchés ; cependant, il y a dans ce mode de procéder, dans cette espèce de sommation, quelque chose d'insolite et de péremptoire que je n'accepte pas non plus.

« Je ne dis pas cela pour refuser une discussion, mais pour rétablir une convenance.

« J'entre dans la question même.

« Elle est grande, plus grande que ne l'a faite l'orateur lui-même.

« Il a voulu mettre en dehors de cette question le traité du 29 octobre 1840 ; il a déclaré qu'il ne s'en plaignait pas, qu'il ne le blâmait pas, qu'il se plaignait uniquement du mode d'exécution de ce traité.

« Cela ne se peut pas ; c'est précisément du traité du 29 octobre 1840 qu'il s'agit ; il est le point du départ, la porte de la question. Cela est si vrai que l'orateur n'avait qu'à écouter les paroles d'un de ses amis, qui n'a pas manqué, et avec raison, d'attaquer le traité du 29 octobre 1840, de l'accuser de faiblesse, de précipitation, de légèreté. Et, indépendamment de ces paroles, les pétitionnaires mêmes, dont l'orateur a pris la defense, commencent leur pétition par attaquer le traité du 29 octobre :

« Monsieur le Ministre,

« Lorsque M. l'amiral baron de Mackau conclut, le 29
« octobre 1840, avec le gouvernement du général Rosas, le
« traité qui mettait fin au blocus établi par la France con-
« tre la Confédération argentine, sans pour cela terminer
« la guerre destructive qui depuis plusieurs années désolait

« cette partie de l'Amérique Méridionale, nous élevâmes « la voix pour faire comprendre tous les vices de ce traité.

« Par une fatalité que nous ne saurions trop déplorer, « nos plaintes furent repoussées, nos avertissements mé« prisés, et les ratifications échangées. Dès lors, ce fatal « traité rentrant dans le domaine des faits accomplis, notre « objet n'est pas d'y revenir.

« Mais il nous sera sans doute permis d'exposer à Votre « Excellence la triste situation dans laquelle nous nous « trouvons, par suite de cette convention du 20 octobre; « car il nous semble impossible que le Gouvernement de « notre pays reste froid spectateur de la ruine d'une popu« lation aussi considérable que la nôtre, et nous osons le « dire si injustement abandonnée. »

« Le traité du 29 octobre est donc bien dans la question. Comment n'y serait-il pas ? C'est le traité du 29 octobre qui a fait, sur les rives de la Plata, la situation où nous sommes, et qu'on nous demande de défaire. Voici la situation que le traité a trouvée et changée.

« Il y avait, en 1840, plus d'une guerre sur les rives de la Plata. Il y avait la nôtre, la guerre de la France contre le président Rosas, une guerre d'Etat à Etat; il y avait deux guerres civiles : dans la République de Montevideo, la guerre des partisans de Rivera contre les partisans d'Oribe; dans la République de Buenos-Ayres, la guerre des partisans de Rosas contre les partisans de Lavalle; enfin une guerre d'Etat à Etat entre les républiques de Montevideo et de Buenos-Ayres; quatre guerres à la fois, trois indépendantes de la nôtre.

« Quelle avait été la faute de la politique qui a précédé le traité de 1840? C'était de confondre toutes ces guerres, d'unir notre cause aux trois autres, de nous faire épouser la cause de la République de Montevideo contre Buenos-Ayres, la cause du parti de Rivera contre celui d'Oribe, celle du parti de Lavalle contre celui du président Rosas.

« Cependant, je dois cette justice à nos agents, qu'en même temps qu'ils marchaient dans cette mauvaise voie, ils ont constamment maintenu le droit de la France, à séparer, le jour où elle le voudrait, sa cause des autres, et à traiter, à faire la paix pour son compte avec le président

Rosas, indépendamment de ses alliés. M. Bachet de Martigny a maintenu constamment ce droit de la France. C'est là précisément ce que l'orateur a donné pour instruction à M. l'amiral de Mackau ; il lui a prescrit de séparer la cause de la France de toutes les autres, de faire la paix pour le compte de la France, indépendamment de tous les autres.

« Voici le paragraphe qui se rapporte à ce point dans les instructions données le 21 juillet 1840, à M. l'amiral de Mackau.

Extrait des instructions remises à M. l'amiral de Mackau, le 21 juillet 1840.

« Ce sujet m'amène à vous parler de nos rapports pré« sents et futurs avec les auxiliaires que nous avons trou« vés sur les bords de la Plata. Ces rapports seront d'une « nature délicate, et mériteront de votre part la plus « grande attention. Il ne faudrait pas, si nous traitons avec « leur ennemi Rosas, qu'ils pussent nous accuser de dé« loyauté et d'abandon. S'ils n'ont pas réussi, ou s'ils ne « sont pas très-près de réussir (auquel cas il vous est en« joint de traiter), vous serez en présence d'auxiliaires qui « n'auront pas voulu, ou n'auront pas pu tenir leurs pro« messes. Pour le premier cas, vous ne leur devez rien ; « pour le second, vous leur devez de l'intérêt, de bons of« fices, des secours même pour les arracher aux périls qui « pourraient les menacer, périls du reste peu probables « dans des pays où les partis vaincus et vainqueurs ont « tant de peine à se joindre ; mais ils ne peuvent exiger de « vous que vous poursuiviez indéfiniment, à cause d'eux, « *une lutte où nous ne les avons pas engagés, dans laquelle* « *ils se sont spontanément et volontairement engagés eux-* « *mêmes*, et pour le succès de laquelle ils ont demandé et « obtenu nos secours, sans nous rendre, à beaucoup près, « autant de services qu'ils en ont reçus de nous.

« Toutefois, si vous parvenez à négocier avec le prési« dent Rosas, vous aurez à vous mettre en communication « avec eux, à les avertir de vos démarches, à leur offrir votre « intervention amicale, à les sauver, en un mot, autant que

« possible, des conséquences de la guerre civile par eux « provoquée. »

« Voilà les instructions :

« M. l'amiral de Mackau les a fidèlement exécutées ; il a terminé la question française ; il a fait la paix entre la France et Rosas ; il n'a pas fait la paix entre Montevideo et Buenos-Ayres ; il n'a pas terminé les trois autres guerres qui étaient pendantes en même temps.

« Montevideo s'est plaint qu'on négociât sans lui ; Montevideo a demandé à entrer dans la négociation ; Montevideo a demandé qu'on le tirât d'embarras en même temps qu'on faisait la paix de la France. Conformément aux instructions qu'il avait reçues, M. l'amiral de Mackau a refusé de faire entrer Montevideo dans la négociation.

« Voici l'extrait du procès-verbal d'une conférence tenue le 6 octobre 1840, à Montevideo, entre le Ministre des relations extérieures de la République et l'amiral de Mackau :

« M. Vidal a dit « que l'alliance de fait qui existe entre « les deux Gouvernements donne à l'Etat oriental le droit « de demander d'une manière positive de quelle nature « sont les ouvertures faites par le Gouvernement de Buenos-Ayres à M. l'Amiral. »

« M. l'Amiral a répondu « que, désirant se montrer, en « choses de cette importance, parfaitement loyal, il devait « déclarer qu'il n'avait rien dans ses instructions qui indiquât le droit que s'attribue le Gouvernement oriental, ni « les conséquences qu'il tire des relations existantes ; que « la France considère l'État oriental comme un Etat souverain et indépendant, avec lequel elle tient à conserver les « relations les plus amicales, mais qu'il ne se croit autorisé à « faire intervenir personne dans sa négociation avec le Gouvernement de Buenos-Ayres ; *que la France s'attache à « obtenir satisfaction pour ses propres griefs*, et *qu'elle « n'interviendra pas pour soutenir des intérêts qui lui sont « étrangers ;* que cependant, attendu le silence de ses instructions sur un point de cette gravité, et comme elles « lui laissent une grande latitude, il croit interpréter exac- « tement les instructions de son Gouvernement, en pre-

« nant en considération les moyens d'être utile à l'Etat « oriental, et de lui montrer sa bienveillance. »

« Voici maintenant quel a été le résultat des bons offices promis ; c'est l'art. 4 du traité, qui porte :

Extrait de la convention du 29 octobre 1840, entre la France et la Confédération Argentine.

« Art. 4. Il est entendu que le Gouvernement de Buenos-« Ayres continuera à considérer en état de parfaite et ab-« solue indépendance la Républiqne orientale de l'Uruguay, « de la manière qu'il l'a stipulé dans la convention préli-« minaire de paix conclue, le 27 août 1828, avec l'Empire « du Brésil, sans préjudice de ses droits naturels, toutes « les fois que le demanderont la justice, l'honneur et la sé-« curité de la Confédération argentine. »

« On a voulu voir dans cet article la garantie de la paix donnée par la France à Montevideo, la garantie donnée par la France à Montevideo contre les suites de la guerre que la république soutenait avec Rosas ; il n'y a rien de semblable.

« Rosas avait, en 1828, de concert avec le Brésil, par une convention du 27 août, reconnu et consacré l'existence de la République de l'Uruguay comme Etat indépendant ; ce que M de Mackau a fait faire au président Rosas, c'est une nouvelle déclaration, une nouvelle reconnaissance de cette indépendance, qu'on pouvait craindre, et avec grande raison, de voir compromise dans la guerre qui continuait entre les deux républiques Ce qui le prouve, c'est le texte même de l'article : « Il est entendu que le Gouvernement « de Buenos-Ayres *continuera* à considérer en état de « parfaite et absolue indépendance la République de l'U-« ruguay, » et on renvoie au traité de 1828 entre le Brésil, l'Uruguay et Buenos-Ayres, qui est précisément celui qui a fondé l'Etat de Montevideo, et établi son indépendance ; qui l'a fait reconnaître par ses deux voisins, le Brésil et Buenos-Ayres. Ce que l'article 4 a fait, c'est une nouvelle consécration de l'indépendance de Montevideo comme Etat isolé.

« Tout ce qu'on pourrait en tirer, quoique cela n'y soit pas littéralement, formellement écrit, c'est un engagement

de la France de revendiquer l'indépendance de l'Etat de l'Uruguay, si Rosas en faisait la conquête et prétendait l'incorporer à la confédération de la Plata.

« Voilà le véritable sens de l'article, et il n'y a pas moyen de lui en trouver un autre.

« A en croire ce que disait avant-hier l'orateur auquel je réponds, il semble qu'en vertu du traité la guerre dût cesser entre Montevideo et Buenos Ayres, et, si je ne me trompe, il a dit à peu près textuellement, qu'en janvier 1841, deux ou trois mois après le départ de l'amiral de Mackau, la guerre avait recommencé entre Buenos-Ayres et Montevideo.

« C'est une erreur radicale. La guerre n'a jamais cessé entre Montevideo et Buenos-Ayres. L'art. 4 du traité était parfaitement étranger à cette guerre, ne promettait point de la faire cesser ; il ne promettait point de garantir Montevideo de toutes les suites de cette guerre. C'était tout simplement une nouvelle déclaration d'indépendance. En voulez-vous une preuve bien claire, incontestable? C'est d'abord la protestation que Montevideo a publiée à l'instant même contre le traité. Si ce traité avait eu les conséquences que l'on voudrait lui attribuer aujourd'hui, s'il avait rétabli la paix, en droit, entre Montevideo et Buenos-Ayres, s'il avait garanti Montevideo, au nom de la France, des suites de cette guerre, croyez-vous que Montevideo aurait protesté? Le Gouvernement de Montevideo s'est hâté d'adresser sa protestation au Gouvernement du Roi.

« Et qu'écrivait M. l'amiral de Mackau au Ministre des affaires étrangères, le 22 novembre 1840, avant de rentrer en France, en lui rendant compte du traité?

Extrait d'une dépêche de l'amiral de Mackau à M. le Président du conseil.

« A bord de la frégate *la Gloire*, devant Montevideo, le 22 novembre 1840.

« .....La guerre civile paraît malheureusement ne pou-
« voir que se prolonger pendant bien longtemps encore
« dans des pays où ces sortes de déchirements ont pénétré
« si avant dans les habitudes privées et dans les mœurs

« publiques, que leurs souffrances et leurs désordres sem-
« blent appartenir à l'état le plus naturel des individus
« comme des populations.

« D'un autre côté, et s'il fallait en croire l'opinion qui « s'accrédite surtout à Montevideo, les ennemis du géné-« ral Rosas, à la suite des derniers succès remportés sur « ses lieutenants dans les provinces de Santa-Fé et de Cor-« dova, seraient parvenus à une situation plus menaçante « que jamais, et leur ligue serait presque à la veille d'at-« teindre, sans nous, au renversement tant de fois annoncé « du dictateur de Buenos-Ayres.

« J'ai tout lieu de penser qu'un pareil résultat ne sau-« rait être si prochain. Mais si le Gouvernement de Rosas « est destiné à succomber tôt ou tard dans la lutte engagée, « les effets, soit immédiats, soit consécutifs, de la conven-« tion du 29 octobre n'en sont pas moins de ceux dont « nous avons et aurons chaque jour davantage à nous fé-« liciter....... »

« Il est évident que la guerre n'a pas cessé un moment, qu'elle n'a pas cessé en droit plus qu'en fait ; que le Gouvernement de Montevideo avait demandé à être compris dans le traité, qu'il ne l'a pas été, que cela a été parfaitement entendu de tout le monde, et du négociateur, et de Rosas, et des Montevidéens, au moment où le traité a paru ; et qu'ainsi l'interprétation qu'on a voulu attacher à l'art. 4, et les conséquences qu'on a cherché à en tirer sont une erreur radicale, complètement dénuée de fondement, en droit et en fait.

« Messieurs, remarquez bien que je ne dis point cela pour attaquer le traité, je l'ai défendu constamment dans les deux Chambres contre toutes les attaques dont il a été l'objet; je suis convaincu qu'il est bon ; c'était ce que commandait la bonne et saine politique. Quand je le défendais en 1841 et en 1842 contre les attaques dont il était l'objet, ce n'était pas mon œuvre que je défendais, j'y étais parfaitement désintéressé ; je me suis un peu étonné que l'orateur ne l'ait pas défendu ; je m'étonne un peu plus aujourd'hui qu'il vienne l'attaquer. Cependant, à vrai dire, et pour ne rien taire de ma pensée, je m'y attendais un peu, et je ne m'en étonne pas beaucoup.

« Je crois avoir rétabli le véritable sens, le sens primitif du traité et la situation qu'il a faite à la France sur les rives de la Plata, au moment où il a été conclu.

« Voyons maintenant comment le traité a été exécuté. L'orateur ne peut pas refuser ce terrain-ci, c'est celui qu'il a choisi ; il a écarté soigneusement le traité, mais il s'est attaqué à l'exécution. Voyons donc comment le traité a été exécuté.

« Il y a deux choses dans le traité, ce qui regarde la France et ce qui regarde Montevideo.

« Ce qui regarde la France a été exécuté ; le traitement de la nation la plus favorisée a été assigné aux Français à Buenos-Ayres ; l'indemnité promise par le traité a été liquidée et payée. Il y a des réclamations qui se poursuivent encore ; il y en a une que l'orateur a spécialement mentionnée. Un mot en passant sur cette réclamation, c'est celle de M. Gascogne.

« La réclamation de M. Gascogne est soutenue attentivement, activement à Buenos-Ayres par le ministre du Roi.

« M. Gascogne a cru devoir venir à Paris pour y suivre sa négociation ; ce n'est pas le Ministre du Roi à Buenos-Ayres qui l'y a envoyé. Voici la réponse que j'ai eu l'honneur de lui faire :

« Vous êtes dans l'erreur en supposant que le ministre « du Roi à la résidence de Buenos-Ayres m'a renvoyé, en « désespoir de cause, les dossiers des réclamations fran- « çaises qu'il est chargé de soutenir. Il est au contraire en « négociation avec le Gouvernement argentin, sur ces ré- « clamations ; et les parties intéressées, dont la plupart se « trouvent sur les lieux, peuvent communiquer avec lui par « elles-mêmes ou par des fondés de pouvoir. Toutefois, « d'après le vif intérêt que le Gouvernement du Roi prend « aux affaires dont la légation de Sa Majesté a mission de « poursuivre l'heureuse conclusion, je transmets votre mé- « moire à M. le comte de Lurde, afin qu'il s'en serve au be- « soin pour la défense des droits que vous invoquez. »

« Je ne pouvais faire une autre réponse. C'est à Buenos-Ayres que la question se traite. J'espère que la réclamation de M. Gascogne obtiendra la justice qui lui est due. Nous la poursuivons avec zèle. La Chambre sera peut-être bien

aise d'apprendre que, sans l'indemnité déjà liquidée, M. Gascogne a touché une somme de 7,000 piastres ou 35,000 fr.

« En ce qui regarde la France donc, nous n'avons pas à nous plaindre, et nous poursuivons les réclamations qui subsistent encore.

« Quant à Montevideo, la Chambre sait déjà que la continuation de la guerre et ses conséquences ne pourraient être considérées comme une violation du traité; car le traité ne contenait, en aucune façon, l'interdiction de la guerre.

« La guerre s'est poursuivie avec lenteur dans la première année, plus ardemment dans la seconde; elle a été portée sur le territoire de la République de Montevideo.

« L'orateur a parlé, à cette occasion, de deux notes qui ont été adressées au Gouvernement de Buenos-Ayres par les chargés d'affaires de France et d'Angleterre.

« Je n'ai pas à m'occuper de ce qui regarde le ministre d'Angleterre : ce n'est pas à moi de discuter ses actes et sa conduite; tout ce que je puis dire, c'est que son Gouvernement ne l'a pas approuvé, et m'en a instruit.

« Quant à M. le comte de Lurde, la Chambre, en entendant avant-hier la lecture des notes, a pu remarquer que son langage avait été beaucoup moins explicite, beaucoup moins vif que celui de M. de Mandeville; qu'il s'était borné à demander, c'est le mot, au Gouvernement de Buenos-Ayres de s'arrêter, de rétrograder sur son propre territoire, et de cesser les hostilités.

« Mais voici ce que l'orateur me paraît ignorer; il a demandé à la fin de son discours, comme une chose nouvelle et décisive qui pouvait mettre un terme à la lutte, que la médiation commune de la France et de l'Angleterre intervînt dans ce débat. La médiation de la France et de l'Angleterre a été proposée, à l'époque dont je parle, par la France et l'Angleterre aux deux Gouvernements. Elle a été refusée par le Gouvernement de Buenos-Ayres. Il avait certainement le droit de refuser, nous l'avons vivement regretté, nous avons fortement insisté, mais il avait parfaitement le droit de refuser.

« Fallait-il que la médiation devînt une médiation for-

cée ? Fallait-il l'imposer par la force aux deux Gouvernements ? Fallait-il faire la guerre à Rosas pour qu'il fît la paix avec Montevideo ? Voilà la question.

« Qu'on ne parle donc pas de médiation ; la médiation pouvait être tentée, elle a été proposée au nom des deux Gouvernements, nous y avons fortement insisté ; elle a été refusée par l'une des deux parties. Il ne restait plus que la guerre.

« Pour intervenir ainsi entre deux Etats, Messieurs, et leur imposer sa médiation par la force, il faut de grandes raisons d'intérêt national. Nous avions déjà fait l'expérience de ce que c'est qu'une guerre sur les rives de la Plata. Nous avions fait la guerre à Rosas pendant trois ans, de 1837 à 1840, et cette guerre a abouti..... à quoi? Au traité du 29 octobre 1840. C'était une chose grave que de s'engager dans une nouvelle lutte, et pour une cause qui n'était plus la nôtre, qui n'était plus un intérêt général français. Nous n'avions plus à demander au président Rosas de donner à la France le traitement de la nation la plus favorisée ; nous n'avions plus à lui demander de donner des indemnités aux Français qui avaient subi chez lui toute sorte d'injustices et d'avanies. Nous avions à lui faire la guerre pour une cause qui nous était étrangère ; c'était très-grave. Nous n'avons pas pensé que cela fût sage, que cela fût juste, que cela fût exigé par les intérêts de la France, seule cause légitime d'une guerre quelconque.

« Messieurs, nous n'avons pas été seuls à le penser ; l'Angleterre l'a pensé comme nous. Quand il s'est agi de convertir la médiation en une guerre véritable, en une médiation imposée par la force, le Cabinet anglais ne l'a pas voulu non plus ; il a persisté à garder la neutralité, à donner la neutralité pour instruction à ses agents. Et il y a si bien persisté, qu'un très-honorable officier de marine, dont l'orateur a beaucoup parlé avant-hier, le commodore Purvis, auquel le Gouvernement anglais a rendu pleine justice pour le zèle avec lequel il a soutenu les intérêts anglais, le commodore Purvis vient cependant d'être rappelé du commandement de la Plata et chargé d'un autre commandement, parce qu'il n'a pas assez exactement observé la neutralité sur les rives de la Plata.

« C'est qu'un Gouvernement sérieux qui a choisi une politique, qui a donné des instructions à ses agents, ne souffre pas que ces agents s'en écartent et le jettent à son insu, malgré lui, dans une politique différente de celle dont il les a chargés d'être les instruments.

« Voilà, Messieurs, comment, en ce qui touche Montevideo, le traité a été exécuté. Il est vrai, nous avons offert une médiation, nous avons fait tout ce qu'on peut faire par voie d'influence pour la faire accepter; elle ne l'a pas été, nous avons cru qu'il n'y avait pas encore là une raison suffisante de faire la guerre, et nous avons gardé la neutralité.

« Maintenant, comment nous sommes-nous conduits, comment se sont conduits les agents du Roi envers les Français qui se trouvaient à Montevideo? C'est ici un des griefs sur lesquels on a le plus vivement insisté contre eux, c'est ici qu'on a triomphé dans la lutte qu'on avait engagée.

« On a dit que le consul du Roi à Montevideo avait d'abord poussé lui-même les Français résidant à Montevideo à s'armer pour leur défense personnelle et celle de Montevideo, et puis que tout-à-coup, on ne sait pourquoi, probablement à cause des instructions qui lui sont venues de Paris, et que je lui ai données, il avait changé d'avis, et que, par une inconséquence inexplicable, il avait interdit de s'armer à ces mêmes Français qu'il venait d'exhorter à le faire. Voilà l'accusation.

« Messieurs, voici les faits :

« Quand Oribe commença à approcher de Montevideo, le Gouvernement montevidéen s'adressa au consul de France, à M. Pichon, et lui demanda s'il autoriserait les Français à s'armer et à prendre part à la guerre. M. Pichon ne voulut pas prendre sur lui seul la réponse, quoique ses instructions fussent positives, il voulut consulter M. le Ministre du Roi à Buenos-Ayres, M. le comte de Lurde.

« Voici ce que m'écrivait M. le comte de Lurde, le 23 décembre 1842 :

« *Extrait d'une dépêche de M. le comte de Lurde à M. Guizot.*

« Buenos-Ayres, 23 décembre 1842.

« .... Le consul du Roi à Montevideo m'avait transmis, « il y a quelques jours, une dépêche de M. Vidal qu'on le « chargeait de me communiquer, et dans laquelle on lui de- « mandait s'il ne se croyait pas autorisé à laisser prendre « les armes à la population française de Montevideo, et à « faire débarquer des marins français dans cette ville. Il « s'est refusé à cette double demande et je me suis em- « pressé, en répondant aux directions qu'il voulait bien me « demander, de le confirmer dans ce refus. Je ne crois pas, « pour ma part, devoir aller au-delà de ce que j'ai fait ici « dans l'intérêt du Gouvernement de Montevideo, et celui « même de nos nationaux ne me paraît pas devoir né- « cessiter davantage... »

« Voilà quel était l'avis du comte de Lurde, consulté par le consul. Comment donc le consul a-t-il pu exhorter nos nationaux à s'armer?

« Je vais vous lire la lettre dans laquelle le consul rend compte de ce qu'il a fait.

« Voici ce qu'il m'écrivait le 22 février 1843 :

« *Extrait d'une dépêche adressée à M. le Ministre des affaires étrangères par M. Pichon.*

« Montevideo, 22 février 1843.

« Dans ces circonstances, monsieur le Ministre, j'ai cru « devoir faire tous mes efforts pour rassurer mes nationaux « et leur procurer des ressources contre les dangers de dif- « férente nature qui les menaçaient.

« Ainsi, le 9 de ce mois, au moment où l'avant-garde « d'Oribe se montrait au Cerrito, à environ 2 lieues de Mon- « tevideo, je me suis empressé d'instruire M. le comman- « dant Penanros, de la corvette du Roi *l'Aréthuse*, de l'ap- « proche de l'ennemi; en outre, craignant, ou qu'il ne ten- « tât un coup de main sur la ville, ou des désordres inté- « rieurs et des excès auxquels auraient pu se porter les « nègres nouvellement émancipés et les émigrés argentins, « je convins avec cet officier supérieur de signaux de jour « et de nuit pour le mettre à même de prêter le concours

« de ses marins armés à la population française. Le 10, au « matin, je réunis au consulat ceux de nos compatriotes « qui, par leur connaissance du pays, leurs sentiments vrai-« ment français et leur position, m'inspiraient le plus de « confiance et devaient en inspirer aux autres. Je leur fis « part et de la ferme résolution du Gouvernement du Roi « de mettre les Français résidant à Montevideo en dehors « des luttes tant intérieures qu'extérieures qui divisent ces « contrées, et des mesures que j'avais prises, autant qu'il « était en moi, pour garantir leur sécurité.

« Je leur annonçai que mon intention était de demander « au Gouvernement oriental s'il avait la volonté et les « moyens de me répondre de la sûreté des Français, et de « faire ensuite à Oribe les mêmes interpellations au moment « où il mettrait le siége devant la ville. J'ajoutai que je dé-« sirais vivement que les autres agents étrangers me secon-« dassent dans ces démarches, et que j'en avais l'espoir.

« Ces messieurs approuvèrent et mes principes et les « mesures que j'avais prises; puis ils me dirent qu'il serait à « désirer, pour calmer l'inquiétude qu'avaient pu exciter, » dans les têtes des moins prudents, les furibondes déclama-« tions des patriotes et les perfides suggestions du Gouverne-« ment; qu'il serait à désirer, dis-je, que je pusse faire « connaître à tous ces dispositions rassurantes. Il fut aussi « convenu que le grand nombre des résidents français ne « permettant pas de les concentrer sur un seul point au mo-« ment du danger, il serait bon de désigner pour ce cas plu-« sieurs endroits de réunion que nous ferions connaître « comme territoire neutre pour les assiégeants, afin qu'ils « pussent les respecter et les protéger spécialement si la « ville venait à être emportée d'assaut.

« Chacun prévint donc les personnes de sa connaissance, « et le soir même du 10 février, à cinq heures, plus de 250 « Français, de toute profession, se trouvèrent réunis dans « la cour du consulat.

« Je leur renouvelai les déclarations que j'avais faites « le matin aux plus éminents d'entre eux, et tous, ou du « moins la très-grande majorité, parurent satisfaits. Il fut « alors question de désigner les points de réunion, et je « crus devoir en laisser le choix à nos nationaux. Mais

« l'assemblée étant trop nombreuse pour pouvoir se livrer « à une délibération, elle choisit un certain nombre de « commissaires qui, pour éviter toute difficulté sur le lieu « où leur séance se tiendrait, me prièrent de mettre une « pièce de ma maison à leur disposition. Ils se réunirent, « le soir même, à huit heures, et m'envoyèrent prier de les « présider. Je ne voulais pas d'abord, puis je cédai.

« Je m'aperçus bientôt que le principe d'exacte neutralité « qui formait la base de notre attitude, déplaisait souverai- « nement à un des membres de la Commission. Je le sur- « veillai et, à la séance suivante, je vis avec étonnement « qu'il avait entraîné dans son parti deux autres commis- « saires. Cependant, Monsieur le Ministre, cette première « Commission arrêta un rapport qui, bien que dépassant la « simplicité primitive du projet, n'avait rien d'inquiétant et « contentait, dit-on, la grande majorité de nos résidents. Il « fut convenu qu'il serait lu par les commissaires, dans les « lieux désignés pour les réunions au moment du danger, et « que les mesures ultérieures seraient arrêtées entre le « consul et les commissaires des points de réunion. »

« Voilà, Messieurs, ce qu'on a appelé la provocation du consul aux résidents français, à prendre les armes pour entrer dans la lutte!

« Le consul a fait deux choses à la fois. Il a voulu pourvoir à la sûreté des Français dans le cas où Montevideo serait pris, il les a réunis dans ce dessein, il leur a conseillé des mesures et indiqué les points de réunion nécessaires pour atteindre ce but; il est convenu avec le capitaine qui commandait *l'Aréthuse* du débarquement des marins. Et en même temps, voulant empêcher que nos résidents ne s'engageassent dans la lutte et ne prissent les armes pour porter la guerre hors des murs de la ville, il leur a fait la proclamation que voici. Il n'a donc point changé d'avis, il a fait les deux choses à la fois dans un but très-différent, et toutes deux avec une bonne et sage intention.

« Voici la proclamation :

» 9 février 1843.

« Le consul de France, ayant appris que certaines ten-

« tatives ont été faites auprès des Français résidant sur le « territoire de la République, pour les exciter à prendre les « armes dans la lutte où le pays se trouve engagé, a l'hon- « neur de rappeler à ses compatriotes l'art. 21 du code « civil, dont la teneur suit :

« Le Français qui, sans autorisation du Roi, prendrait du « service militaire à l'étranger ou s'affilierait à une corpo- « ration militaire étrangère, perdra la qualité de Fran- « çais. »

« C'est dans une dépêche du 23 février 1843 que le consul me rend compte.

« C'est le 10 février qu'a eu lieu la réunion que je vous ai fait connaître.

« Je continue la lecture de la pièce.

« Après avoir rappelé l'article 21 du Code civil, le consul ajoute :

« Le consul se trouverait donc dans l'impuissance d'assu- « rer la protection du pavillon français à ceux de ses com- « patriotes qui contreviendraient aux dispositions de la « loi. Le consul saisit cette occasion pour assurer les Fran- « çais qu'il ne négligera rien pour leur procurer une pro- « tection efficace, et que M. le commandant de la station « française et les officiers sous es ordres, sont dans la « même résolution. »

« Certes, rien de plus conforme aux principes d'une bonne politique, aux instructions qu'il avait reçues, à son devoir. En remplissant ce devoir, le consul s'est mis dans une position difficile ; il l'a soutenue avec une persévérance et un courage que je ne saurais trop louer.

« Messieurs, il y a des hommes qui ont des lueurs de raison, de courage et de dévouement à la bonne cause ; mais la persévérance longue, difficile, contestée, dans la bonne cause, c'est là une chose rare partout, et encore plus rare, encore plus difficile quand on est loin de son pays.

« Savez-vous à quelles difficultés le consul s'est exposé ? savez-vous dans quelle lutte il s'est trouvé engagé ? Il a eu à lutter d'une part contre le Gouvernement de Montevideo, qui, par menaces, par séduction, par tous les moyens en son pouvoir, cherchait à pousser les Français à s'armer et à les jeter dans la guerre qu'il soutenait pour son propre

compte. Et, en même temps, le consul a eu à lutter non pas contre tous les Français, à beaucoup près, mais contre un grand nombre de Français, qui étaient disposés à prendre le parti auquel le Gouvernement de Montevideo les conviait ; des Français qui avaient été engagés précédemment dans la politique dont nous étions sortis, des Français qui avaient fait quelques années auparavant précisément ce que l'orateur avait chargé M. de Mackau de défaire.

« J'ai dit que le consul n'avait pas tous les Français contre lui. Il est bon que la Chambre le sache. Un grand nombre de Français établis à Montevideo, et des plus considérables par leur fortune, par leur importance, par leur ancienne situation, étaient de l'avis du consul, trouvaient sa politique très-bonne, et refusaient de s'armer ou de concourir à l'armement. J'en ai vu ici, et des plus considérables, qui, en me parlant de la partie de leurs compatriotes aveuglement engagée dans la guerre, m'ont affirmé que c'était la minorité.

« Il ne faut pas aller sur les rives de la Plata pour voir une minorité gouverner une majorité, lui faire peur, l'entraîner, cela s'est vu très-souvent. C'est là ce qui est arrivé à Montevideo.

« Pour mon compte, après tout ce que j'ai vu et entendu, j'ai la conviction que la majorité des Français établis à Montevideo approuvait la politique du consul, et ne demandait pas mieux que de la soutenir ; mais elle était en présence d'une minorité ardente, passionnée par ses intérêts particuliers, passionnée par ses souvenirs personnels, passionnée par les journaux qu'elle faisait elle-même, et qui réagissaient ensuite sur elle et sur les autres portions de la population française. Voilà ce qui a fait l'énorme difficulté de la situation du consul ; voilà ce qui a fait son mérite dans la lutte qu'il a eue à soutenir, et je me fais un devoir de lui rendre ici toute la justice qui lui est due.

« Savez-vous ce que faisait le Gouvernement de Montevideo pour rendre intenable la situation du consul et des Français fidèles aux instructions du Gouvernement de leur pays ? Voici ce que m'a écrit le consul :

« En rade de Montevideo, 28 février 1844.

« Certes, monsieur le Ministre, s'il y a eu dans tout ceci « hostilité de quelque part, ce n'est pas de la mienne, mais « bien de celle du Gouvernement de Montevideo, contre les « intérêts de la France et les résidents français.

« Outre les éternelles tentatives faites pour nous com- « promettre dans leur querelle avec la république argentine, « que Votre Excellence veuille bien se rappeler cette lon- « gue série d'avanies qu'ont souffertes nos compatriotes et « notre Gouvernement lui-même, depuis moins de deux « ans dans ces contrées.

« Le 30 mai 1842, une circulaire annonce à tous les agents « étrangers à Montevideo que si l'invasion des troupes ar- « gentines a lieu, dès ce moment le Gouvernement de la « République ne reconnaît plus aucune garantie aux pro- « priétés des étrangers dans la campagne, et, en consé- « quence, il leur donne quatre mois, à compter de la date « de la circulaire, pour se retirer de la campagne avec « leurs propriétés. Au mois de novembre, on met sur les « étrangers exclusivement une patente double de celle qu'ils « payaient ordinairement, et qui était déjà double de celle « des gens du pays. On y ajoute un emprunt forcé d'un dou- « zième sur le revenu des maisons.

« Au mois de décembre, on prend, sans indemnité, aux « étrangers tous leurs esclaves pour en faire des soldats. « Conformément à la circulaire du 30 mai, on les chasse de « tous leurs établissements, soit dans les bourgs, soit dans « les campagnes.

« Au mois de février 1843, on prend tous les bœufs des « Français autour de Montevideo, 3 ou 4,000, sous pré- « texte d'enlever cette ressource à l'armée ennemie qui « s'approche, puis on ne permet plus aux propriétaires de « tuer leurs animaux, qui sont vendus à vil prix à quel- « ques affidés du Gouvernement.

« Quand il s'agit de fortifier Montevideo, on prend, sans « paiements, sans expertise, les briques, les bois, les pier- « res des Français.

« On leur enlève leurs charrettes et leurs animaux pour

« les charrois nécessaires à ces ouvrages, et toujours « gratis.

« On dépossède les Français de leurs maisons, sans né« cessité, pour y mettre des soldats, des officiers, des fa« milles venues de la campagne, et aucun loyer ne leur « est payé.

« PICHON. »

« Et toutes ces vexations, ne croyez pas qu'elles s'adressassent indifféremment à tout le monde; elles s'adressaient de préférence aux Français fidèles à la politique du consul, qui refusaient de s'enrôler, de prendre une part active à la guerre.

« Dans une situation si difficile, M. Pichon a assuré des secours à ceux des Français qui ne s'enrôlaient pas, pour rester fidèles aux instructions de leur Gouvernement. Il a bien fait, c'était son devoir.

« Savez-vous ce qui s'est passé dans une situation analogue, à Barcelone? Voici ce qu'a fait là notre honorable consul, M. de Lesseps, au milieu des dissensions civiles qui désolaient l'Espagne, et Barcelone en particulier. Vous verrez ce qui arrive quand les nationaux, au lieu de désobéir aux avertissements de leur Gouvernement, aux avertissements de leur consul, les écoutent, et se conduisent comme ils le doivent; vous ferez la comparaison entre Barcelone et Montevideo. Voici ce que m'écrit M. de Lesseps :

« Dès le commencement des troubles qui ont agité Bar« celone pendant les deux dernières années, le consul réu« nit les Français et leur déclara que la protection des « agents du Gouvernement du Roi leur était assurée, à la « condition qu'ils conserveraient la plus complète neutra« lité au milieu des luttes auxquelles ils assistaient. Pour « leur ôter tout prétexte de manquer à leurs devoirs, des « secours furent accordés à ceux qui étaient dépourvus de « moyens d'existence. Ces secours s'étendirent même à un « assez grand nombre de *déserteurs* qui avaient déjà pris « les armes, et qui furent invités à se replacer provisoire« ment sous la protection du consulat, afin que le nom « français ne se trouvât pas compromis dans les dissen« sions espagnoles.

« Les 3,000 Français résidant à Barcelone ont eu à se féliciter de leur attitude, car leurs personnes et leurs intérêts ont été constamment respectés par tous les partis ; ce qui prouve que le Gouvernement du Roi protège efficacement nos compatriotes établis à l'étranger, lorsqu'ils ne s'écartent point des principes fondamentaux du droit des gens.

« Lorsque les troupes de la Reine d'Espagne eurent triomphé de l'insurrection barcelonaise, en novembre 1843, le capitaine général, ne se regardant pas comme étant lié à l'égard des étrangers par la capitulation qui garantissait aux Espagnols l'oubli du passé, prit des mesures de rigueur exceptionnelles contre les étrangers qui avaient directement ou indirectement favorisé l'insurrection. Les consuls des Puissances auxquelles appartenaient ces étrangers n'ont point réclamé en faveur de leurs nationaux compromis. Un ingénieur belge fut ainsi expulsé du pays sans opposition. »

« Voilà ce qui s'est passé en Espagne, et ce qui se serait passé à Montevideo, si les Français avaient respecté les instructions du Gouvernement, et s'ils avaient écouté la voix du consul. La question qui s'agite aujourd'hui devant vous n'existerait pas. Croyez-vous maintenant que le consul eût tort ?

« Et cependant, ne croyez pas qu'il ait négligé les intérêts de ces mêmes Français dont il avait tant à se plaindre, et qui le compromettaient si fort en se compromettant eux-mêmes ; il a veillé pour eux, et veillé de la manière la plus efficace.

« Il a fait trois choses : d'abord, quand des Français pris les armes à la main dans la guerre ont eu à souffrir des cruautés du général Oribe, M. Pichon n'est pas resté plus froid, plus immobile, que ce brave commodore Purvis dont on vous parlait hier ; il a vivement réclamé auprès du général Oribe, il lui a écrit, au général Oribe, qu'il avait pu, lui, consul français, déclarer aux Français qu'ils perdaient leur état de Français en prenant du service à l'étranger, mais que c'était là une question entre le Gouvernement français et les Français, que cela ne regardait pas les étrangers, que cela ne donnait aux étrangers aucun droit, et que

la cocarde française couvrait les Français même indociles à la voix de leur consul.

« Messieurs, M. Pichon ne s'en est pas tenu là. Il a prévu que des chances malheureuses pourraient arriver ; il a prévu que la ville pouvait être prise, et il est parvenu à obtenir une convention, dont voici les deux articles importants; convention signée, je crois, par le premier aide-de-camp d'Oribe, je ne me rappelle pas la qualité précise de l'officier :

« Quartier général, 5 août 1843.

Article premier.

« Le général en chef promet de respecter les personnes « et les propriétés des Français résidant à Montevideo, et « sur le territoire de la République Orientale.

. . . .

Art. 4.

« Aucun Français ne sera recherché pour ses opinions « et ses actes politiques, antérieurs à l'entrée des troupes « assiégeantes ou de leurs chefs dans la ville de Monte- « video. »

« Ainsi, Messieurs, vous le voyez, le consul avait veillé, avait pourvu à l'avenir des Français mêmes qui rendaient sa situation si difficile.

« Voilà les faits, Messieurs. Je n'y ai rien changé, rien ajouté ; je les donne tels qu'ils sont, et avec les preuves les plus irréfragables.

« Quelques mots sur les principes.

« Il y a trois grands principes engagés dans cette affaire:

« Le premier, c'est le principe de la non-intervention, à moins d'une nécessité absolue et d'un intérêt national évident, entre les Etats étrangers et indépendants.

« Le second, c'est le principe de droit civil, que je rappelais tout-à-l'heure, que les Français perdent leur qualité de Français s'ils prennent du service militaire à l'étranger.

« Le troisième, c'est que le droit de paix et de guerre appartient au Roi, et que personne ne peut se l'attribuer.

« Messieurs, le droit de paix et de guerre, il ne suffit pas

qu'il soit écrit en droit dans la Charte, il faut que personne ne l'usurpe en fait.

« Je sais très-bien qu'il n'y a pas un Français résidant à Montevideo qui prétende que le droit de paix et de guerre lui appartient ; mais peu importe cela s'il l'exerce, s'il le prend, si, une fois engagé, par sa volonté, contre les avertissements de son Gouvernement, il soutient que son Gouvernement doit s'engager à sa suite. C'est l'usurpation complète du droit de paix et de guerre, c'est transporter ce droit aux mains des Français qui errent sur la face du globe.

« Vous le voyez, Messieurs, ce sont les principes les plus essentiels de notre ordre social, les principes les plus indispensables du Gouvernement dans ses rapports avec l'étranger, ce sont ces principes-là, non pas un seul, mais tous, qui sont compromis dans cette question.

« Eh, Messieurs, pensez à l'état des choses, pensez à ce qui se passe en Amérique à l'heure qu'il est : il y a une guerre au Mexique, une guerre au Texas, une autre au Pérou ; il y a celle que vous connaissez sur les rives de la Plata. Il y a des Français en grand nombre résidant dans tous ces Etats. Qu'arrivera-t-il s'ils font tous ce qu'ont fait ceux de Montevideo ; si, contre la voix de nos consuls, ils prennent parti, soit dans les guerres civiles, soit dans les guerres d'Etat à Etat ?

« Que ferez-vous ? vous lancerez-vous contre chacun de ces Etats à la suite de tous ces enrôlés volontaires ? Voyez quelles sont les conséquences de l'admission d'un pareil principe : cela choque le bon sens auquel, avec raison, l'orateur faisait hier un appel si énergique. A mon tour, j'invoque le plus simple bon sens.

« Eh Messieurs ! pourquoi ferions-nous cela ? Il n'y a guère dans tout cela, permettez-moi de vous le dire, que des querelles d'émigrés ; le général Oribe est un émigré montevidéen qui est allé chercher à Buenos-Ayres de la force contre le Gouvernement de son pays, pour rentrer dans le Gouvernement de son pays.

« M. Varella, dont parlait l'orateur, est un émigré de Buenos Ayres. C'est un unitaire de la confédération de la Plata, c'est un citoyen de la République de la Plata, émigré,

qui vient chercher en France de la force pour faire la guerre au Gouvernement de son pays : ce sont des querelles d'émigrés dans lesquelles nous sommes déjà entrés une fois, et où l'on nous demande d'entrer une seconde fois.

« Permettez-moi de vous le dire, si nous devions retomber dans cette ornière, il valait mieux ne pas faire le traité du 29 octobre 1840. Alors du moins nous avions une cause à nous, c'était la France qui était en guerre avec le président Rosas, c'était pour la France que nous faisions la guerre. Il fallait soutenir à fond cette lutte, il fallait renverser le président Rosas, le pousser à bout jusqu'à ce qu'on eût réussi, comme vous le demandaient et comme vous le demandent encore aujourd'hui tous ces pétitionnaires montevidéens ; cela eût infiniment mieux valu, cela eût été infiniment plus digne, que de faire ce traité et de venir trois ans, quatre ans après n'en tenir aucun compte, rentrer dans la situation que le traité a défaite, dans la voie dont le traité vous a fait sortir.

« Il aurait infiniment mieux valu que l'orateur n'eût pas eu, à ce moment là, cet accès de sagesse, qui lui a fait envoyer en Amérique M. de Mackau pour conclure le traité.

« Puisque nous sommes sortis de cette situation déplorable, gardons-nous d'y rentrer. »

Un membre dit qu'il ne s'arrêtera pas au préambule dont M. le Ministre a fait précéder l'examen des questions qui sont l'objet du débat. La discussion est si grave qu'il importe de la renfermer dans des termes précis.

L'orateur examinera le traité conclu en 1840 au point de vue des engagements de Rosas envers la France, et par rapport à Montevideo.

A-t-il été fait droit à nos griefs ? C'est surtout pour éclaircir cette question que l'orateur avait été amené à parler d'une enquête. Des hommes considérables et dignes de foi auraient été entendus. Il ne s'agit pas seulement de M. de Varella, comme on a affecté de le dire ; une multitude de Français auraient servi de témoins. Au surplus, l'orateur peut attester la vérité de tous les faits qu'il a allégués ; car il a les dossiers entre les mains. Au moment de la conclusion du traité, les réclamations de nos compatriotes avaient

été évaluées à 2 millions ; depuis le traité, les griefs se sont tellement multipliés, le dommage s'est tellement accru qu'il s'agit maintenant de 8 à 10 millions. L'orateur qui a 27 dossiers entre les mains se bornera à citer quelques affaires.

Il a déjà parlé du séquestre mis sur les biens de M Gascogne ; il reproduit tous les détails qu'il a déjà donnés à ce sujet, et il en maintient l'exactitude.

Il entretient ensuite la Chambre des persécutions dont la famille Roque a été l'objet. Trois frères de ce nom s'étaient établis à Cordova, et y avaient réalisé une assez grande fortune. Au milieu des sanglantes réactions dont le retour des troupes de Rosas a été le signal, l'un des frères Roque a failli être assassiné; l'autre a été jeté en prison; tous leurs biens ont été saisis. Cependant, le Gouvernement de Rosas reconnaît qu'il y a eu méprise à l'égard de l'un d'eux, et ce qu'il reproche à l'autre serait d'avoir insulté dans sa maison l'image de Rosas. Il semble qu'on aurait dû restituer du moins les biens de celui dont on reconnaît l'innocence. Rien n'a été obtenu.

Un Strasbourgeois, nommé Ifland, s'était depuis longtemps établi à Buenos-Ayres et y tenait une auberge. Sous un vain prétexte, la milice de Rosas a fait irruption dans son domicile, l'a grièvement blessé, et a assassiné quatre voyageurs dans leurs lits; l'auberge a été pillée; la victime de ces violences a fait d'inutiles réclamations. On l'a engagé à venir porter ses plaintes à Paris ; sur les lieux, nos agents font l'aveu de leur impuissance : ils déclarent ne rien pouvoir auprès d'un tel Gouvernement. Les représentations de l'Angleterre sont mieux écoutées, parce qu'elle met ses canons au service de sa diplomatie. La plupart de ces Français sont venus à Paris : le Ministère a paru fort embarrassé de leurs réclamations, et les a engagés à retourner à Buenos-Ayres. Selon l'orateur, ces embarras s'expliquent par la conviction où l'on est que, sans la force, on ne peut venir a bout de Rosas.

L'orateur ajoute qu'au moment de la conclusion du traité, et depuis, des Français ont été égorgés par les soldats d'Oribe, et par Oribe lui-même. C'est en présence de pareils excès que nos compatriotes ont pris les armes. Ils

n'ont fait qu'user du droit de légitime défense; ils ont peur, parce qu'ils croient à l'impuissance de la force européenne; ils ne la réputent efficace que lorsqu'elle est représentée par le Gouvernement anglais.

C'est pour que nos nationaux fussent efficacement protégés que l'orateur, lorsqu'il avait l'honneur de diriger les affaires. a voulu qu'une expédition fût envoyée sur les rives de la Plata. Malgré les complications survenues à cette époque dans les affaires européennes, il a voulu que cette expédition fût importante. Il a consenti à distraire six mille marins de notre flotte pour leur donner cette mission. Les instructions que reçut le chef de l'expédition portaient que la voie des négociations devait être préférée à la guerre; mais que si l'on ne pouvait obtenir un traité aux conditions spécifiées dans les instructions, il fallait employer la force. Il était recommandé à M. l'amiral de Mackau de se conduire d'après les circonstances, et avec la loyauté qni convenait à un Gouvernement tel que la France.

L'article 4 du traité a garanti l'indépendance de Montevideo. Qu'est-il arrivé pourtant? c'est que depuis *quinze mois* la capitale de la République est assiégée par un émigré qui s'intitule le président de la République de Montevideo.

Quand donc trouvera-t-on que le *casus fœderis* est arrivé? Il semble à l'orateur que le moment est venu de protéger cet Etat, dont on avait garanti l'absolue et parfaite indépendance. Il demande si l'on attendra, pour exécuter la garantie, qu'Oribe se soit rendu maître de la ville.

Après avoir rappelé les services que nous a rendus Montevideo lors du blocus de Buenos-Ayres, l'orateur s'attache à faire ressortir tout ce qu'aurait d'impolitique et de déplorable l'abandon d'un allié que nous avons nous-mêmes excité à la lutte. Ce serait, selon lui, une politique inepte que celle qui laisserait tomber Montevideo aux mains de Rosas.

On a parlé de la médiation officieuse que nos agents avaient interposée. L'orateur a déjà prouvé, dans la dernière séance, que nos agents ne s'en étaient pas tenus à une médiation officieuse : il a cité la sommation adressée par M. de Lurde à Oribe, pour exiger la cessation immé-

diate des hostilités et le retrait des troupes argentines. L'orateur croit pouvoir dire que c'était là de la médiation avec contrainte ; et après de telles démarches, la conduite que l'on a tenue lui paraît inexplicable.

On a prétendu que le consul de France à Montevideo s'était borné à conseiller aux Français quelques précautions; mais qu'il ne les avait pas engagés à prendre les armes.

L'orateur maintient l'exactitude de toutes les assertions qu'il a déjà produites à cet égard Il invoquera de nouveau un rapport de la Commission revêtu de la signature du consul, et duquel il résulte que les Français sont autorisés à prendre les armes. Il y est dit que c'est un droit et un devoir pour les résidents français que de se réunir pour défendre leurs intérêts attaqués, et que, si le péril devient pressant, tous doivent participer à la manifestation et se rendre en armes à leurs postes respectifs. Lorsque M. Pichon, sous l'influence de motifs que l'orateur n'a pas mission d'apprécier, s'est rétracté, les Français sont demeurés tranquilles. C'est seulement en présence de l'atroce proclamation d'Oribe qu'ils ont renouvelé leurs réclamations. Rebutés par le consul, ils se sont adressés à M. Massieu de Clerval, et l'orateur rappelle comment, à la suite de démarches infructueuses, ils furent réduits à prendre les armes et à s'organiser en légion. Cette légion, composée de 3,600 hommes, renferme évidemment toute la partie valide de la population française. On a fait tout ce qu'on a pu pour désarmer cette légion Afin de réparer la faute qu'il avait commise en poussant les Français à s'armer, M. le consul Pichon n'a épargné aucun effort : il est allé jusqu'à la violation des lois, et l'orateur demande si c'est pour cela qu'on l'a décoré de la Légion-d'Honneur. Le siège est devant Montevideo, et tout ce qu'on a fait pour venir en aide à nos compatriotes, se réduit à la prétendue convention du 15 décembre 1843.

M. le Ministre de la marine, interrompant l'orateur, dit qu'il y a deux conventions faites avec le général Oribe, par l'intermédiaire du vice-amiral Massieu. La première est du 3 août. Quand les troupes se sont rapprochées davantage de Montevideo, on a voulu fortifier la convention, et il y en a eu une seconde qui est celle citée par l'orateur.

L'ORATEUR reprend la parole et dit que la convention passée avec Oribe se réunit à l'engagement pris par ce dernier de respecter les personnes, sauf les droits naturels qu'impliquent l'intérêt de la défense de la République et celui de l'armée placée sous ses ordres. Est-ce sur la foi d'un tel engagement que les Français qui ont vu leurs frères égorgés sous leurs yeux peuvent consentir à déposer les armes? L'orateur a vu des lettres écrites par des Français, qui ne font pas partie de la légion, et qui déclarent qu'une telle convention est illusoire; qu'elle ne couvre personne, et que si Oribe entrait dans Montevideo, ils se regarderaient comme tous sacrifiés d'avance. Mais eussent-ils la vie sauve, les Français, qui ont toujours trouvé auprès du Gouvernement de Montevideo appui et protection, pourraient-ils, sans déshonneur, livrer à Oribe cette cité dont ils sont le dernier rempart? Le leur conseiller, n'est-ce pas leur demander une indignité, et l'orateur n'aurait-il pas le droit de réputer une telle politique inepte et infidèle aux devoirs de l'honneur?

Il persiste à demander en vertu de quel droit M. le consul Pichon s'est cru autorisé à dénationaliser les Français? L'un de nos compatriotes a voulu déposer son testament au consulat. M. Pichon s'est refusé à le recevoir en déclarant que celui qui le présentait était dénationalisé. L'orateur voudrait qu'on lui fît savoir dans quel code notre agent consulaire a puisé ce prétendu droit.

En résumant par écrit les questions qu'il a soumises au cabinet, l'orateur n'a pas entendu lui adresser de sommation. Son intention était de préciser les questions afin de rendre plus facile la précision dans les réponses : il regrette qu'on n'ait pas cru devoir expliquer en vertu de quel droit on avait dénationalisé des Français.

Relativement au blocus de Montevideo, il affirmera de nouveau que ce blocus est aujourd'hui effectué par nos propres bâtiments. Il comprend qu'il ait répugné à notre marine de se soumettre aux visites de la flottille de Rosas; mais toujours est-il qu'un blocus qui eût été fictif, si on eut laissé à Rosas le soin de l'exercer, est aujourd'hui exécuté sérieusement par les navires anglais et français. A cet égard, l'orateur produit une déclaration d'un capitaine français commandant le vaisseau le trois mats, *le Napoléon*,

qui certifie avoir été visité par une embarcation de l'un des bâtiments de la station française. Il cite également des lettres adressées à des négociants de Paris, et qui constatent les visites auxquelles nos navires marchands sont assujettis par les bâtiments de notre station. Il ajoute que s'il en croit la correspondance du colonel de la légion française, les officiers de notre marine sont indignés du rôle qu'on leur fait jouer. Il est un dernier fait que l'orateur ne garantira pas, mais qu'il croit devoir alléguer sur la foi de témoignages qui, à ses yeux, n'ont rien de suspect. Il aurait été question de laisser entrer à Montevideo de la viande fraîche pour les malades de la légion française. M. Pichon s'y serait opposé, et il aurait fallu que l'introduction en fût permise par M. Massieu de Clerval, qui aurait hautement exprimé son indignation. Une telle conduite serait inqualifiable, et, selon l'orateur, il suffirait que de telles questions fussent douteuses pour qu'on ne se hâtât point d'attacher la croix de la Légion-d'Honneur à la boutonnière de notre consul.

L'orateur termine en adjurant le Cabinet de faire cesser le blocus que des Français exécutent contre leurs compatriotes. Il ne comprendrait pas qu'on laissât des Français ainsi placés, sous le couteau d'Oribe et de Rosas. Puisqu'on se glorifie de l'alliance anglaise, il faut du moins qu'on sache s'en servir, pour faire cesser un état de barbarie dont rougissent les nations civilisées. Comment croirait-on à cette alliance, si, en pareille occurrence, elle faisait défaut à nos sympathies ?

L'orateur est convaincu qu'on obtiendrait le concours de l'Angleterre, pour peu qu'on lui adressât une proposition positive ; mais cette attente fût-elle trompée, il maintient que la France devrait agir seule, car elle a aujourd'hui cent fois plus de raisons d'agir contre Rosas, qu'elle n'en avait il y a quatre ans.

Un autre membre se bornera à rectifier une des assertions du préopinant, qui a prétendu que, dans notre lutte contre la République Argentine, notre marine a été puissamment aidée par la République de l'Uruguay, en ce sens que l'intervention de Montevideo aurait été très-efficace

pour le blocus des côtes. Ce blocus, établi par la déclaration de l'amiral Leblanc, a duré depuis avril 1838, jusqu'en octobre 1840. Durant cette période de deux ans et demi, la République orientale de l'Uruguay n'a fait autre chose que préparer dans ses ports des expéditions de contrebande, qui allaient se faire prendre par les vaisseaux de notre station.

L'orateur a entre les mains soixante dossiers de prises maritimes, faites par l'escadre du Roi, qui bloquait Buenos-Ayres. Tous les bâtiments capturés appartenaient précisément à cette république, qui, selon le préopinant, nous aurait tant aidés à faire le blocus. M. le Ministre de la marine a annoncé beaucoup d'autres affaires de la même nature ; quatorze affaires sont déjà jugées; les prises ont été déclarées valides, parce qu'il y avait violation, non-seulement des règles du droit des gens, mais d'une convention spéciale intervenue entre la France et Montevideo.

Le préopinant dit que le fait qu'on lui oppose, n'a rien de concluant. En Grèce aussi, durant les années de 1827 et 1828, un grand nombre de pirates furent capturés, et presque tous étaient Grecs. C'est que, dans toutes les populations, il y a des misérables qui spéculent sur le malheur public.

Il y a ici une distinction importante à établir : tant qu'a existé à Montevideo le Gouvernement d'Oribe, les infractions au blocus ont eu lieu avec son assentiment ; depuis l'avènement de Ribeira, elles n'ont plus été que le fait de quelques individus. A partir de cette époque, Montevideo nous a donné des vivres, nous a fourni les moyens de radouber nos vaisseaux ; et, ce qui est bien plus important, nous a permis la vente des prises. Aux termes du droit des gens, ce dernier acte est regardé comme un acte d'alliance.

— La Chambre ferme la discussion générale.

L'un des préopinants fait observer qu'il n'a point demandé de vote à la Chambre ; il n'a pas voulu faire dépendre d'un vote toujours incertain, et soumis à l'influence de

tant de circonstances diverses, le salut de nos compatriotes. Il aime mieux s'adresser aux sentiments du Gouvernement et à ceux de la Chambre, en les adjurant de faire ce que réclament à la fois l'honneur et l'humanité.

M. le Ministre des affaires étrangères répond que le Gouvernement prendra toutes les mesures nécessaires pour protéger les personnes, les propriétés, les droits des Français établis à Montevideo, en se souvenant toujours en même temps qu'en France aussi, il y a des Français, et qu'il faut concilier les intérêts généraux de la France avec ceux de ses émigrants.

Un membre voudrait que le Gouvernement s'expliquât sur la question de savoir s'il avoue la détermination que M. Pichon a prise de dénationaliser des Français ?

— Le chapitre vi des affaires étrangères intitulé : *frais de voyages et de courriers*, et fixé à 150,000 fr., est mis aux voix et adopté.

La Chambre continue la délibération à demain.

La séance est levée.

Signé LEPELETIER-D'AUNAY, *Vice-Président*;

De l'Espée, Lacrosse, De Las-Cases, Boissy-d'Anglas;
Secrétaires.

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé D. Lagarde.

PRÉSIDENCE DE M. LEPELETIER-D'AUNAY,

Vice-Président.

Séance du Samedi 1er Juin 1844.

UN DE MM. LES SECRÉTAIRES donne lecture du procès-verbal de la séance du 31 mai.

UN MEMBRE dit qu'il n'a point assez entendu le procès-verbal pour savoir s'il contient quelque trace d'un incident dont il va parler ; mais le *Moniteur* lui a attribué une interruption conçue en ces termes :

« Et c'est un Français qui parle ainsi ! »

L'orateur déclare qu'il n'a rien dit de pareil, qu'il n'approuve point de tels sentiments, et qu'il se serait bien gardé de les exprimer dans une circonstance si importante pour nos compatriotes et pour le commerce français, et où l'orateur qui était à la tribune, exprimait une opinion conforme à la sienne.

UN DEUXIÈME MEMBRE dit que c'est lui qui est l'auteur de l'interruption et qu'il la revendique.

M. LE PRÉSIDENT répond que dans ce cas le préopinant a eu tort d'interrompre. Quant au procès-verbal, il ne fait jamais mention des interruptions. Il n'y a donc aucune rectification à espérer ; et quant aux erreurs des journaux, l'observation faite aujourd'hui à la tribune suffira.

— Le procès-verbal est adopté.

Il est fait hommage à la Chambre, par M. *Ernest Panckouke*, directeur-gérant du *Moniteur*, du *tome II de la première partie de la discussion, à la Chambre de Pairs, de la loi sur l'instruction secondaire.*

— La Chambre en ordonne le dépôt en sa bibliothèque.

M. DE LA ROCHEJAQUELEIN demande et obtient un congé.

Un rapport est déposé *au nom de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.*

— La Chambre en ordonne l'impression et la distribution.

(*Voir l'annexe imprimée n° 135*).

L'ordre du jour est la suite de la délibération sur les articles du projet de loi concernant les crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843 et 1844 et des exercices clos.

ETAT A.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

CHAPITRE XI.

Missions étrangères...... 800,000 fr.

UN MEMBRE fait observer que ce crédit contient environ 200,000 fr. votés à titre de secours pour nos compatriotes à Montevideo. On pourrait faire un meilleur usage de cette somme. La plupart des émigrans appartiennent au pays basque ; il résulte de l'état officiel donné par la préfecture du département des Basses-Pyrénées que, depuis 1832 jusqu'au mois d'août dernier, 8,174 individus ont pris des passeports pour Montevideo. Les deux arrondissements auxquels ils appartiennent n'ont pas plus de 160,000 ames de population.

Il n'y a pas 15 à 20,000 Français, comme on l'a dit à Montevideo. Mais c'est cependant une population considérable.

Pour faire connaître les caractères de cette émigration,

l'orateur donne lecture de deux documents ; l'un provient du préfet ; il est ainsi conçu :

« Mon prédécesseur vous a entretenus à votre dernière session, de l'émigration des laboureurs et des ouvriers, principalement dans le pays basque, pour la république de l'Uruguay. Il vous a présenté l'état numérique et statistique de ces émigrans. J'ai fait compléter ce travail pour l'année 1841, en même temps que j'y ai fait comprendre les renseignements qui se rapportaient aux six premiers mois de l'année courante. Il résulte du tableau qui a été dressé, que, dans l'année 1841, 2,827 individus sont partis pour Montevideo. Ce chiffre donne l'énorme augmentation de 1,252 sur 1840. Les six premiers mois de 1842 présentent, il est vrai, une décroissance notable, puisqu'on retombe à 391.

« Il paraît que de misérables recruteurs, auxquels une prime est donnée, cherchent à égarer nos populations par des promesses trompeuses et, malheureusement, elles se laissent surprendre avec une déplorable facilité.

« J'ai été frappé de cet état de choses vraiment affligeant pendant ma tournée de révision, j'ai cherché et je cherche encore les moyens d'y porter un terme. Il ne vous échappera pas qu'outre la dépopulation qui se fait sentir dans une partie du département, cette émigration laisse, dans les rangs de notre armée, des vides qui ne sont pas indifférents. Nous comptons à Montevideo 430 insoumis des classes de 1834 à 1841.

« L'espoir d'un nouvel avenir, l'imagination vive et un peu aventureuse qui distingue les Basques, ont sans doute une grande part dans la détermination des émigrants; mais il est permis de penser que, chez beaucoup d'entre eux, le but principal est de se soustraire aux obligations de la loi du recrutement : ce qui m'autorise à le croire, c'est que souvent c'est avant les opérations préliminaires du tirage que les jeunes gens demandent à partir. »

L'autre pièce est du conseil général qui a répondu dans la même session à cette communication du premier magistrat du département.

Après être entré dans quelques détails statistiques, le conseil général constate que le seul arrondissement de

Mauléon, où il y a environ 70,000 ames, entre pour 4,281 individus dans le chiffre de l'émigration.

Ensuite le conseil ajoute : « Si cette émigration était excitée seulement par des causes naturelles, si une population trop pauvre et trop pressée dans le lieu qu'elle habite, se portait au loin pour y trouver un sort plus heureux, il faudrait sans nul doute accepter ce fait comme ordinaire dans la vie des peuples, comme nécessaire dans le mouvement de l'humanité ; mais tel ne paraît pas être le caractère de cette émigration, et les circonstances en sont telles, que l'on peut affirmer hardiment que les trois quarts au moins des émigrants sont entraînés par une excitation toute factice. D'adroits spéculateurs ont abusé de cette imagination vive et aventureuse qui s'enflamme chez les Basques à des récits mensongers.

« Un grand nombre de jeunes gens ont voulu se dérober à l'application de la loi du recrutement, et peut-être un ignoble trafic vient-il augmenter le nombre des personnes qui sont victimes de l'entraînement.

« Le conseil général renouvelle ses vœux pour que les manœuvres frauduleuses des spéculateurs soient réprimées, pour que l'Administration persiste dans la voie où elle est entrée, pour qu'elle demande à la législation sur les passeports tous les moyens qu'elle peut fournir, dans le but de comprimer cet aveugle élan d'expatriation et surtout pour que la population soit éclairée sur les chances de succès ou de ruine qui attendent les émigrants. »

Selon l'orateur, la meilleure manière de venir au secours de ces émigrants, ce serait de les aider à revenir d'un pays où on ne les a conduits qu'en les abusant, où ils n'ont point trouvé ce qu'on leur avait promis et où la seule concurrence résultant de leur trop grand nombre suffirait pour les maintenir dans la misère. L'orateur espère que M. le Ministre de la marine prendra ces observations en considération.

Un deuxième membre présente des considérations générales sur les missions en Chine. De graves questions se rattachent à ce fait, et il est de l'intérêt du pays et de la Chambre qu'elles soient examinées. L'Angleterre ne s'est

déterminée à l'accomplissement de ses projets que par des motifs d'une haute importance pour son commerce; cela résulte évidemment de la persistance avec laquelle elle a poursuivi leur exécution même au milieu d'autres difficultés qui s'élevaient pour elle à Caboul et dans l'Afghanistan. Mais c'est précisément à cause de cette extrême importance qu'on ne doit pas s'attendre à voir l'Angleterre dévier de sa règle de conduite habituelle dans cette affaire ; il résulte de tous les documents qu'elle a obtenu des conditions magnifiques qui lui sont particulières en même temps qu'elle déclarait vouloir ouvrir le commerce de la Chine à toutes les nations du monde. C'est ainsi qu'avec l'apparence d'une grande libéralité de principes, elle a su se créer de nouveaux privilèges.

La tâche de l'ambassade française doit donc être de s'appliquer à lier la Chine avec la France par un traité qui nous assure les avantages de la nation la plus favorisée et d'obtenir un point qui nous serve de lieu de relâche.

UN TROISIÈME MEMBRE rappelle que sous le Ministère du 15 avril, l'indemnité stipulée en faveur des colons de Saint-Domingue a été réduite à 5 pour 100 du capital primitif. Depuis quelque temps les paiements sont suspendus. L'orateur prie M. le Ministre des affaires étrangères de faire savoir à la Chambre quelles mesures le Gouvernement français a prises pour obtenir du Gouvernement d'Haïti qu'il tienne ses promesses.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES dit :

« Il y a une distinction à faire.

« En ce qui regarde l'indemnité due aux colons, c'est par le Gouvernement que cette indemnité a été stipulée et garantie par un traité. Il n'en est pas de même en ce qui regarde l'emprunt. Le Gouvernement n'est pas intervenu dans la question de l'emprunt, il ne l'a pas fait garantir par un traité ; l'emprunt est garanti par un acte unilatéral au Gouvernement d'Haïti. Tout ce que nous pouvons faire pour que le Gouvernement d'Haïti tienne ses promesses, nous le ferons. Mais il n'y a pas ici de garantie stipulée par un traité comme pour l'indemnité.

Dans la mission de M. Adolphe Barrot à Haïti, l'indemnité a été le principal objet; car c'est sur l'indemnité qu'il y avait, au nom du Gouvernement du Roi, des droits à réclamer. M. Barrot est intervenu en faveur de l'emprunt, mais d'une manière officieuse, sans avoir le même titre que pour l'indemnité.

« Jamais, à aucune époque, les arrérages de l'emprunt n'ont passé par les mains du Gouvernement; c'est toujours entre les mains de M. Laffitte, des banquiers de l'emprunt, que les arrérages ont été payés. Je suis informé que le Gouvernement d'Haïti, antérieurement aux derniers désordres (je ne sais pas ce qui s'est passé depuis), avait pris des mesures pour faire passer en France, par la voie de Londres, les arrérages qui étaient dus; mais c'est une pure information que j'ai; je ne puis donner à cet égard aucune certitude. »

Un membre voudrait attirer l'attention de la Chambre sur les affaires et sur la situation de l'Espagne. Les révolutions incessantes qui agitent ce pays présentent un phénomène étrange quand il s'agit de la nation jusqu'ici la plus immobile de l'Europe. En Amérique, partout où cette nation a fondé des populations, on retrouve également ces révolutions sans fin et ces agitations sans but. L'orateur s'applique à rechercher la cause de cette circonstance qui distingue la monarchie espagnole des autres monarchies de l'Europe. Il la voit dans la composition territoriale de cet état qui a réuni divers Etats indépendants à diverses époques successives, dans les révolutions qui l'ont agité; les anciens pouvoirs, seuls instruments d'ordre et de discipline, ont disparu sans être remplacés, et les pouvoirs locaux ont vu librement s'accroître leur influence qui est aujourd'hui presque absolue; du reste cette nation peut être divisée en deux grandes classes, la très-grande majorité, industrielle et agricole, et une petite minorité, celle qui vivait autrefois de l'exploitation de l'Amérique; la première ne prend aucune part à ces troubles perpétuels; la deuxième seule s'en occupe, et cette agitation est plus apparente que réelle; elle n'atteint pas la très-grande masse de la population.

La solution du problème serait de créer dans les classes actives des intérêts amis de l'ordre et du repos. Il serait temps de sortir d'une politique qui vit sur le provisoire, et de se préparer pour tous les évènements que tout le monde prévoit et dont les conséquences, suivant qu'elles agiteront le Midi dans le sens monarchique ou dans le sens républicain, exerceront une grande influence sur l'Espagne.

Un membre rappelle qu'une partie des crédits demandés s'applique à des travaux pour la délimitation de la Guyane. Dans cette occasion, il y a eu blessure pour la dignité de la France; car on a abandonné un fort qui devait être gardé pendant toute l'opération de la délimitation ; et en le faisant la France a cédé aux injonctions d'une puissance de quatrième ordre. Cette opinion a été émise dans le conseil même des Ministres par un de ses membres. Il y a débat entre la France et le Brésil, sur les limites des deux territoires fixées par le traité d'Utrecht. L'orateur retrace la série des négociations qui ont été ouvertes sur ce point depuis l'origine, à travers les évènements et les révolutions qui ont agité successivement la France et le Brésil.

C'est en 1840 seulement que l'on proposa en France d'évacuer le fort de *Mappa*. Le Gouvernement se refusa à le faire dans l'intérêt du maintien de la considération de la France auprès des populations de ces contrées. Mais cette résolution ne fut pas gardée, et ce poste qu'on avait résolu de garder jusqu'au jour où la question des limites serait terminée, a été évacué dans un parfait oubli des intérêts et de la dignité de la France, et dans l'intérêt d'une puissance qui s'est montrée si souvent hostile envers la France et qui s'était jointe à l'Angleterre pour nous enlever cette même Guyane dont elle nous dispute aujourd'hui les lambeaux.

L'orateur rapproche ce fait de la conclusion du mariage d'un prince de la famille d'Orléans avec une princesse du Brésil. Ce serait donc dans un intérêt dynastique que les droits de la France auraient été abandonnés.

M. le Ministre des affaires étrangères répond que le Gouvernement a repris les négociations à Paris, afin qu'elles ne pussent être retardées par le fait d'agents éloi-

gnés; il les suit avec activité et sans rien négliger de ce qu'exige l'intérêt de la France; mais il lui serait impossible d'entrer dans plus de détails en ce moment.

Un membre prie M. le Ministre des affaires étrangères de donner quelques éclaircissements à la Chambre sur la partie du crédit applicable au paiement d'un agent qui fait en Belgique des négociations commerciales, ce qui serait tout-à-fait en contradiction avec la déclaration faite par M. le Ministre dans la discussion de l'Adresse, que la France avait renoncé à la pensée des traités de commerce.

M. le Ministre des affaires étrangères répond que le crédit s'applique à une mission accomplie.

Un membre rappelle qu'une partie des crédits s'applique à la présence d'un agent français à Janina.

L'orateur recommande à la sollicitude du Gouvernement les souffrances des chrétiens d'Orient.

L'orateur voudrait savoir aussi s'il est vrai qu'il ait été fait une protestation contre l'article 40 de la constitution grecque.

M. le Ministre des affaires étrangères répond qu'il n'a jamais été fait de protestation pareille, et quant aux troubles et à l'anarchie de l'Orient, le Gouvernement français uni à l'Angleterre, redouble ses efforts pour ramener le retour de l'ordre. Il a obtenu déjà que des forces considérables seraient envoyées par le Gouvernement turc dans les provinces que parcouraient et dévastaient en ce moment les révoltés.

Un membre s'étonnerait que la protestation dont il a été parlé, n'ait pas été faite ; il s'agit d'intérêts de premier ordre pour la France. On les mettrait en péril si on passait un tel fait sous silence et sans qu'il rencontrât d'opposition.

M. le Ministre des affaires étrangères répond que le Gouvernement n'a pas perdu de vue les intérêts de la France. Il a joint ses réclamations à celles du Roi de Bavière, qui est le premier intéressé.

UN MEMBRE rappelle qu'un article du traité conclu en 1838 avec le Mexique, remettait certaines difficultés à l'arbitrage du Gouvernement anglais; l'orateur voudrait savoir si cette affaire sera bientôt terminée.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES répond qu'il croit que la solution sera rendue très-prochainement, peut-être dans moins d'un mois.

— Le chapitre XI est adopté.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE XXX.

Dépenses ordinaires des condamnés à plus d'un an de détention, renfermés dans les maisons centrales de force, de correction ou autres.

Dépenses ordinaires des maisons centrales de force et de correction.......................... 650,000 fr.

Dépenses des enfants jugés par application de l'art. 66 du code pénal, et retenus plus d'un an....................................... 500,000

Indemnités aux départements pour frais d'entretien de condamnés destinés à subir leur peine au bagne ou dans les maisons de force et de correction.................................. 350,000

CHAPITRE XXXI.

Transport des condamnés aux bagnes et à plus d'un an de détention, reprises d'évadés.............. 40,000 fr.

— Adoptés.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

CHAPITRE XI.

Établissements thermaux, lazarets et service sanitaire. Frais de service, d'entretien et d'administration de l'établissement thermal de Vichy................ 30,000 fr.

— Adopté.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

PREMIÈRE SECTION. — Service ordinaire.

CHAPITRE V.

Gendarmerie (Fourrages) 663,000 fr.
— Adopté.

UN MEMBRE désirerait savoir si M. le Ministre de la guerre accepte l'avis de la Commission qui désire que le mode d'adjudication soit substitué à celui de la régie. Peut-être obtiendrait on de meilleurs résultats d'adjudications à court terme, comme cela se pratique à Paris.

M. LE MINISTRE DE LA GUERRE répond que depuis plusieurs années des plaintes fréquentes s'élevaient contre les entreprises des fourrages. Depuis l'établissement des régies le nombre des malades a diminué, les chevaux sont mieux entretenus, les dépenses n'ont pas augmenté, l'administration a l'intention de suivre cette voie, qui a produit de bons résultats. Depuis un an, tous les marchés à l'adjudication sont d'une année; on n'a établi la régie que là où on n'a pas trouvé d'adjudicataire.

UN MEMBRE déclare, au nom de la Commission, qu'elle désire que le Ministre de la guerre fasse faire le service par des agents qui s'adresseraient non pas à des Compagnies ou à des entrepreneurs, mais directement à des cultivateurs et à des propriétaires, en diminuant la durée et l'importance des marchés.

M. LE RAPPORTEUR ajoute que la Commission a entendu subir la régie quand on ne pourra faire autrement ; quant aux faits, dans 38 places, on n'a pas trouvé d'adjudicataire; la régie a opéré à 1 fr. 47 c. par ration ; tandis que les offres des adjudicataires s'élevaient à 1 fr. 55 c.

CHAPITRE IX.

Solde et entretien des troupes.

Vivres..................................	313,923 fr.
Chauffage..............................	64,005

CHAPITRE XV.

Fourrages........................ 6,892,463 fr.

CHAPITRE XVI.

Solde de non activité régie par la loi du 19 mai 1834........................... 20,000 fr.

— Adoptés.

MINISTÈRE DES FINANCES.

CHAPITRE IV.

Rentes 3 pour cent..................... 49,067 fr.

CHAPITRE VI.

Intérêts et primes des emprunts pour canaux et travaux divers à rembourser par le Trésor.

Divers canaux et rivières de l'Oise (loi du 5 août 1821)...................... 2 fr. 18 c.

Divers canaux et navigation du Tarn (loi du 22 août 1822)............. 508 fr. 53

CHAPITRE X.

Intérêts de la dette flottante.......... 3,585,000 fr.

CHAPITRE XVII.

Pensions de donataires dépossédés....... 30,000 fr.

SERVICE DES ÉTABLISSEMENTS MONÉTAIRES.

CHAPITRE XXXII.

Dépenses diverses.— Perte sur les tolérances en fort......................... 10,000 fr.

SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DE L'ENREGISTREMENT, DES DOMAINES ET DU TIMBRE DANS LES DÉPARTEMENTS.

Enregistrement et domaines.

CHAPITRE XLI.

Personnel. — Remises des receveurs.... 300,000 fr.

CHAPITRE XLIII.

Dépenses diverses. — Taxations aux percepteurs des contributions directes sur le produit de la débite des papiers timbrés et sur la distribution des passeports. . . . . 25,000 fr.

— Adoptés.

SERVICE ADMINISTRATIF ET DE SURVEILLANCE DES FORÊTS DANS LES DÉPARTEMENTS.

CHAPITRE LXVII.

Matériel. — Frais d'abattage et de façonnage des coupes, et bois exploité par économie. . . 290,000 fr.

Un membre rappelle que, sur les six millions d'hectares de bois que possède la France, plus de trois millions sont exploités par l'Administration publique; lorsqu'une disposition adoptée par elle empêche la vente des bois, les industries qui en ont besoin sont dans un état de souffrance qui réagit sur l'état du commerce et de l'agriculture. Il y a donc un grand intérêt à rechercher les causes de ces suspensions des ventes.

La première est dans les erreurs que recèlent souvent les instructions, erreurs dues au déplacement fréquent des agents forestiers ; la seconde cause est dans le défaut de contrôle par suite duquel l'Administration ne se rend jamais compte du produit des coupes qu'elle a vendues.

On ne se rend pas non plus assez compte de l'emploi des bois et des besoins des industries qui les achètent. On leur offre trop souvent des prix qui ne peuvent être pour elles que des raisons de perte.

Il serait à désirer que l'administration des finances, avant de mettre les bois en vente, se mît en communication avec l'administration de l'intérieur, avec celle du commerce et avec la direction des mines qui possèdent tous les documents nécessaires pour que ces opérations se fassent en pleine connaissance de cause. Mal renseignée comme elle l'est, elle ne manque jamais d'attribuer le défaut de vente à des coalitions entre les acheteurs.

La Chambre et le pays ne peuvent se contenter de pareilles explications; il y a trop de relations entre le commerce extérieur de la France, l'état des industries qui emploient le bois et les usages de l'administration forestière, pour que l'importance de cette question soit méconnue. Les propriétés du Trésor, celles des particuliers, la fortune publique, sont compromises, si l'Administration n'apporte pas dans cette matière la sollicitude qu'a obtenue la conservation de la richesse minérale. En résumé, il serait nécessaire dans l'avenir, dans l'intérêt de la vérité, que l'administration des finances ne prît aucune détermination avant de s'être mise en rapport avec le Ministère de l'intérieur, celui du commerce et les directeurs des mines; il faut surtout qu'on arrête l'introduction des fontes étrangères qui sont la cause véritable de la dépréciation des bois.

M. le Ministre des finances dit :

« Messieurs, je commence par déclarer que personne n'est plus persuadé que moi de la nécessité de prendre en considération, dans la gestion des forêts de l'Etat et des communes, tous les principes économiques que le préopinant vient d'exposer à cette tribune.

« Oui, le Gouvernement ne doit pas oublier que le combustible est un agent trop important de l'industrie pour qu'il n'y ait pas, pour les intérêts généraux du pays, souffrance à ce que son prix soit exagéré.

« Mais il ne faut pas oublier, d'un autre côté, que les devoirs les plus impérieux lui prescrivent de veiller à ce que les intérêts qui lui sont directement confiés ne soient pas lésés d'une manière qui ne serait pas légitime, et à ce que les valeurs qu'il est chargé de faire rentrer soit dans les caisses du Trésor, soit dans les caisses des communes, que ces valeurs soient le prix réel de la chose et non pas un prix factice et diminué par des procédés qui ne seraient pas convenables.

« Messieurs, l'année 1843 a été marquée plus que les autres par des renseignements venus de différents côtés, et montrant qu'une industrie importante, sur laquelle toute notre sollicitude doit se porter, mais à laquelle cependant

on ne doit pas sacrifier les autres intérêts, se plaçait cette année dans des conditions particulières.

« De différents points du territoire, des renseignements parfaitement concordants et provenant non pas seulement des agents de l'administration des forêts, mais des agents de diverses administrations publiques, annoncent une coalition des maîtres de forges. L'Administration n'a pas cru devoir se soumettre à cette coalition.

«Elle a fait à ses agents deux recommandations. Elle leur a dit : N'estimez pas trop haut la valeur des bois ; restez plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité ; mais lorsque vous aurez fait cette évaluation avec soin, avec conscience, en tenant compte de la situation de tous les intérêts engagés dans le commerce des bois, et que vous aurez lieu de penser que, par une entente qui n'est pas légitime, on veut vous obliger de vendre à un prix au-dessous du prix réel, ne cédez pas, remettez les ventes à l'année prochaine ; que ceux qui veulent avoir recours à ce procédé perdent la chance, sur laquelle ils comptent souvent, d'une seconde adjudication, dans l'espoir que dans cette seconde vente on faiblira sur le prix.

« Voilà les deux instructions qui ont été données par l'administration des forêts à ses agents. J'ai lieu de croire que ces deux instructions ont été fidèlement suivies.

« D'abord, en ce qui concerne les estimations de l'administration, elles ont été trop hautes, lui dit-on, puisque, dans certaines localités, les coupes n'ont pas été vendues.

« Eh bien ! je réponds à cela que les estimations de 1842, et en 1842 de pareilles plaintes ne s'étaient pas élevées, par le résultat des adjudications, ont été augmentées de 25 pour cent, et que, pour celles de 1843, par le résultat de la concurrence, l'augmentation a été de 30 pour cent.

« Il n'y a donc pas, dans l'ensemble des estimations de l'administration, une méconnaissance de la valeur réelle des bois et une appréciation trop élevée.

« J'admets cependant que dans la chaleur des enchères on ait été trop loin, qu'on ait payé trop cher, que des intérêts en aient souffert ; mais peut-on dire que ç'ait été jusqu'à une valeur de 30 pour cent? et peut-on dire que, lorsqu'en moyenne

les estimations premières ont été couvertes de 30 pour cent, ces estimations aient été exagérées?

« Voilà ce qui justifie, je crois, la manière de procéder de l'administration, ce qui prouve que ce n'est pas par l'exagération qu'elle a péché dans ses estimations.

« Il est vrai qu'il y a eu des coupes invendues; il est vrai encore qu'à une ou deux exceptions près, l'Administration a pensé qu'elle ne devait pas autoriser la remise en vente de ces coupes.

« Mais ces coupes invendues ont-elles été aussi considérables qu'a semblé le dire le préopinant? J'ai ici le relevé des coupes invendues dans les sept et huit dernières années.

« Depuis 1836 jusqu'en 1843, la moyenne par année est de 3,344 hectares. Les coupes invendues en 1843 ont été de 3,748, c'est-à-dire qu'elles ont dépassé la moyenne de 408 hectares.

« Je demande si un pareil excédant sur la quantité des coupes de bois invendues est de nature à montrer qu'il y a eu dans l'administration des forêts, dans sa manière de procéder, un changement tel qu'il dût amener une perturbation dans l'industrie?

« Quant à ces quantités de coupes invendues qui dépassent la moyenne d'un dixième environ, elles s'expliquent par la circonstance que je disais tout-à-l'heure, par la connaissance, la conviction intime qu'avait l'administration de l'existence d'une coalition, et par la nécessité, le devoir où elle était de déjouer cette coalition.

« Messieurs, les preuves de cette coalition abondent, je puis le dire, entre les mains de l'administration. J'ai ici un dossier qui me fournirait les moyens d'en produire beaucoup. Il y a des déclarations des conservateurs des forêts constatant que, dans certaines localités, des maîtres de forges n'ont pas même paru dans les ventes; que, dans d'autres, ils n'y ont paru que pour s'opposer à ce que les marchands ordinaires de bois achetassent, leur déclarant que, s'ils achetaient, ils ne traiteraient pas avec eux; que, dans d'autres localités, enfin, ils ont paru aux adjudications, mais de manière à bien démontrer que leur intention

bien arrêtée était de ne pas se porter adjudicataires, et de forcer la main au Gouvernement.

« Ce n'est pas tout; je disais tout-à-l'heure que l'administration des forêts avait pour devoir de maintenir à leur valeur réelle les revenus qui lui sont confiés. Mais non-seulement elle a ce devoir-là pour les bois de l'Etat, non-seulement elle l'a pour les bois des communes, mais elle l'a aussi pour les bois des particuliers ; car si l'administration publique, qui embrasse à peu près la moitié des forêts, si l'administration publique, par faiblesse, cédait et consentait à vendre ses bois à un prix inférieur à leur valeur réelle, les autres propriétaires de bois auraient le droit de se plaindre de ce que, en venant leur faire une concurrence au préjudice de l'Etat et des communes, on viendrait aussi leur porter préjudice à eux-mêmes.

« Ces plaintes n'ont pas manqué.

« J'ai ici également des réclamations de propriétaires, notamment du département de la Haute-Marne. Ces propriétaires sont très-nombreux ; les signatures sont en grand nombre, ce sont celles de membres du conseil général, de grands propriétaires de bois. Ils défendent leurs propriétés; je ne suis pas du tout surpris que leur intérêt privé les conduise à cela. Je ne prétends pas m'en faire un argument décisif, mais je veux dire seulement que ces propriétaires-là étaient d'accord avec le Gouvernement pour constater qu'il y avait une coalition.

« Ainsi ils disaient : « Les propriétaires de bois ne peu-« vent garder le silence sur les pétitions nombreuses par « lesquelles MM. les maîtres de forges ont demandé et fait « demander une nouvelle mise en adjudication des bois « communaux et domaniaux restés invendus, et ils croient « devoir signaler à votre attention les dangereuses consé-« quences qu'entraînerait avec elle une pareille mesure.

« Depuis plusieurs années, il s'est formé entre les maîtres « de forges de l'Est, une vaste coalition dont le but patent, « et souvent avoué, a été de se rendre maîtres du prix des « bois ; cette coalition, après avoir eu de grandes difficultés « à vaincre, est arrivée aujourd'hui à une organisation re-« doutable; profitant habilement de la baisse qui a affecté « dernièrement l'industrie métallurgique ; elle cherche à

« exagérer la dépréciation des produits forestiers ; pour y
« parvenir, elle a supprimé toute concurrence, puis, elle a
« refusé d'acheter les bois de l'Etat et des communes aux
« prix des estimations de l'administration forestière, et
« maintenant, pour que le succès ait couronné ses efforts,
« il ne lui reste plus qu'à obtenir une nouvelle vente de ces
« bois à des prix abaissés. »

« Il y a plusieurs départements où l'on a reconnu qu'au moment des ventes la coalition s'était dissoute ; mais il y en a un certain nombre aussi où il est déclaré qu'elles se sont maintenues.

« On parlait tout-à-l'heure des bois des communes, et il faut dire que, pour obtenir la remise en vente de ces bois, on avait invoqué aussi les intérêts des communes ; on avait dit : Par la mesure que prend l'administration, les communes vont se trouver privées d'un revenu dont elles ont besoin, cette mesure faisant remettre aux années suivantes la vente des coupes de bois ; elles n'ont pas compté là-dessus, elles vont se trouver dérangées dans leurs calculs.

« Je vais faire connaître quelle est l'opinion des maires des communes sur la question ; j'ai ici une lettre qui est signée par cinquante maires du département de la Haute-Marne.

« Cette lettre a été reçue par mon collègue M. le Ministre de l'intérieur, qui me l'a renvoyée. Elle est ainsi conçue :

« Un évènement grave, qui s'est passé aux dernières ad-
« judications de bois du département de la Haute-Marne,
« a jeté l'alarme dans les communes dont le revenu repose
« sur des propriétés forestières. La majeure partie des lots
« sont restés invendus, et cependant l'administration des
« forêts avait pris pour ses estimations une base infé-
« rieure à celle des années précédentes.

« Si l'on recherche les causes d'un résultat si imprévu,
« on les trouve dans l'accord parfait des maîtres de forges,
« qui s'entendent entre eux pour obtenir que les bois leur
« soient vendus à vil prix. Ainsi, nous sommes en face
« d'une coalition effrayante pour les communes, puisqu'elle
« tend à frapper leurs revenus d'une notable réduction.

« Cette coalition, il nous suffira, M. le Ministre, de vous « la signaler pour que vous avisiez aux moyens de la dis- « soudre ou d'en paralyser les efforts.

« Il est inutile de rappeler à Votre Excellence que les « revenus des communes que nous administrons, sont em- « ployés en grande partie à des dépenses d'intérêt public. « Pendant que l'affouage sert à faire vivre l'habitant pau- « vre, le produit des réserves est affecté aux chemins de « grande communication et aux autres travaux d'utilité « générale, et il y a pour cet objet important bon nombre « d'engagements, qui ne seront réalisables qu'autant que « les communes qui les ont pris conserveront les mêmes « ressources. La coalition menace donc à la fois et notre « présent et notre avenir. »

« M. le Ministre de l'intérieur, en me transmettant cette lettre, me dit : « Le préfet, à qui j'ai communiqué cette « réclamation, a reconnu que les faits signalés par les « communes sont exacts, et que les résultats sont désas- « treux pour elles. »

« Messieurs, je termine ici les explications que j'avais à donner à la Chambre.

« Le Gouvernement, ne fût-il pas lui-même proprié- taire de forêts, croirait encore de son devoir d'écouter ces réclamations des maires des communes, et de faire, ce qu'ils demandent, tout ce qui est convenable pour déjouer les coalitions de ce genre.

« Déjà vous avez introduit dans la législation la faculté d'adjuger au rabais ; cette faculté est un des moyens qui ont été reconnus les plus efficaces pour prévenir les coa- litions ; cependant elle n'est pas encore suffisante. En effet, une coalition peut être quelquefois si complète, si bien organisée, que les ressources que l'on trouve dans cette faculté soient éludées. Mais il y a un autre moyen, c'est que ceux qui se présentent aux adjudications, s'ils ont réellement besoin de bois, soient bien persuadés que les estimations étant faites raisonnablement, on ne leur don- nera pas au-dessous de cette estimation, et que si, à une première séance, ils n'offrent pas un prix raisonnable, la vente sera remise à l'année suivante. Il n'y a d'autre moyen que celui-là, de prévenir les coalitions dont je

parle ; c'est le moyen auquel a eu recours l'Administration ; mais, je le répète, elle n'y a eu recours qu'après avoir fait des estimations modérées, des estimations dont la modération est constatée précisément par l'enchère qui les a couvertes ; et, néanmoins, les quantités de bois invendues, en 1843, diffèrent très-peu de la moyenne des neuf années précédentes.

Un membre répond que l'offre de 4 fr. pour le stère de bois dont a parlé M. le Ministre, aurait entraîné une perte de 10 pour 100 pour les fabricants. Quant aux coalitions dont parle l'Administration, les maires des communes et les propriétaires de bois, c'est une pure allégation qui n'est point établie. Le défaut de vente est le résultat de la prétention beaucoup trop élevée de la direction des domaines. Les renseignements lui manquent. Il est nécessaire qu'elle s'éclaire par le concours du Ministère du commerce, de la direction des mines et du Ministère de l'intérieur.

M. Le Rapporteur dit :

« Messieurs, je désire rappeler l'état de la question.

« Dans le cours de l'exercice de 1843, M. le Ministre de finances a eu besoin d'une somme de 290,000 francs pour payer des frais d'abattage et de façon de bois exploités par économie. Aujourd'hui, la Chambre est appelée à décider si la somme de 290,000 fr. ne doit pas être accordée au Ministère pour cette nature de dépense. Elle connaît les causes qui ont déterminé la mise en régie de diverses coupes de bois. Je ne crois pas devoir rentrer dans la discussion générale à laquelle vient de se livrer le préopinant ; il était membre de la Commission ; il nous a présenté une partie de ses observations, la Commission n'a pu partager sa pensée. Elle vous propose d'allouer le crédit demandé. »

Un membre déclare qu'il ne saurait trouver aucun sujet de blâme dans le but et dans les procédés de l'administration des domaines. Dans cette occasion, il ne balance pas à approuver le mode par régie.

L'Administration aurait manqué à ses devoirs, si elle avait cédé à une coalition signalée par l'opinion publique.

Un deuxième membre affirme que l'Administration se

croyant attaquée par une coalition, a fait ses efforts pour se défendre. Quant à la question elle-même, elle se rattache à une grande lutte ouverte entre les fers aux bois et les fers à la houille. Il est possible que le résultat amène la baisse du prix des bois. C'est une question qui se présentera plus en détail dans l'avenir.

Un troisième membre pense qu'effectivement les industries qui emploient les bois, sont menacées d'une grande subversion, et qu'elles ne pourront peut-être pas soutenir la concurrence. Dans cette prévision, il faut songer à ce que deviendront les propriétés qui consistent en bois. Il y aurait donc lieu à commencer dès à présent l'examen de la question du défrichement des forêts. L'attention du conseil général, celle de la Chambre et du public, doivent être éveillées sur cet important sujet.

— Le chapitre est adopté.

SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES DOUANES DANS LES DÉPARTEMENTS.

CHAPITRE LI.

Dépenses diverses.—Dépenses administratives, 25,000 fr.

Service administratif et de perception des contributions indirectes et des poudres à feu dans les départements.

CHAPITRE LII.

Personnel. — Remises aux entreposeurs des tabacs, aux receveurs buralistes et à divers préposés. 134,000 fr.

CHAPITRE LIV.

Dépenses diverses. —Dépenses recouvrables. 65,000 fr.

— Adoptés.

Exploitation des tabacs.

CHAPITRE LVIII.

Matériel. — Achats et transports de tabacs. 4,000,000 fr.

Un membre présente des observations sur l'achat des tabacs à l'étranger et à l'intérieur. Cette matière intéresse le commerce et l'agriculture Plusieurs départements, et entre autres celui de la Somme, ont demandé l'autorisation de planter du tabac ; ils ont éprouvé des refus, non parce que le sol serait impropre à cette culture, mais parce que le département serait enclin à faire la contrebande.

L'orateur ne saurait approuver cette raison de distribution de la faculté de faire des plantations entre les localités. Le département de la Somme aurait d'autant plus de droit à être mieux traité, que la culture du sucre lui est enlevée par la loi nouvelle, et que bientôt toutes les fabriques de cette denrée seront supprimées. On peut accorder quelque augmentation à la culture indigène du tabac, à raison de l'augmentation notable de la consommation.

M. le Ministre des finances dit :

« Messieurs, le préopinant ne reproduit pas exactement ce que j'ai dit dans la question des sucres. J'ai dit que la culture de la betterave dans le département du Nord n'aurait pas été une source de richesse, s'il n'y eût pas eu la prime considérable résultant de la différence du droit.

« J'ai dit que cette culture était venue prendre la place d'autres cultures, et qu'en même temps qu'elle s'étendait, la culture du tabac avait diminué.

« Conclure de là qu'il y a lieu d'augmenter la culture du tabac et de l'étendre à d'autres départements, je ne crois pas que cela résulte de mon observation.

« Quant à la culture du tabac, il ne faut pas oublier quelle a été la résolution de la Chambre après les études faites par la Commission d'enquête ; la loi a été changée d'une manière essentielle. On a décidé qu'au lieu de prendre quatre cinquièmes au moins de tabacs indigènes, on n'en prendrait que quatre cinquièmes au plus, et toute la tendance de la discussion, comme le résultat des recherches de la Commission d'enquête, a été qu'il fallait plutôt restreindre qu'augmenter la culture indigène. Il y a donc eu depuis, de la part de l'Administration, nécessité de retirer la culture du tabac à quelques départements, comme à une partie de celui du Rhône, par exemple, et de ne la

maintenir que dans les départements où la production est un peu considérable. Et ; dans ces départements encore, il ne faut pas se le dissimuler, cette culture est protégée par le prix accordé, prix de beaucoup supérieur à celui au moyen duquel on obtient des tabacs exotiques de qualité supérieure , du moins pour certains tabacs. L'Administration obéit donc aux véritables principes de la matière, comme au vœu de la loi, en empêchant d'étendre la culture du tabac dans certains départements. Elle a un motif de plus, c'est que la culture du tabac donne lieu à une fraude qui exige une surveillance coûteuse. Il faut concentrer cette surveillance dans les départements où la culture se fait sur quelque étendue ; mais vouloir créer une petite production dans un département, et y organiser une surveillance considérable, ce serait une mauvaise opération. Voilà les motifs pour lesquels on a refusé la culture du tabac au département de la Somme. »

— Le chapitre est adopté.

SERVICE ADMINISTRATIF DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.

Administration et perception.

CHAPITRE LX.

Personnel.	Remise sur le prix des places dans les malles-postes..........	6,000 fr.
	Remise sur la taxe des lettres et le droit de 5 pour 100 perçu pour les envois d'argent.	180,000

Transport des dépêches.

CHAPITRE LXV.

Dépenses diverses.—Transport par entreprises. 283,845 f.

Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.

CHAPITRE LXVII.

Remboursements sur produits indirects et divers.	Forêts................	38,000 fr
	Contributions indirectes.	20,000
	Produits divers........	185,000

CHAPITRE LXVIII.

Répartition de produits de plombage, d'estampillage, etc., en matière de douanes.................... 145,000 fr.

CHAPITRE LXIX.

Répartition de produits d'amendes, saisies et confiscations attribuées à divers.	Enregistrement et domaines.	600,000 fr.
	Contrib. indirectes.	300,000

CHAPITRE LXX.

Primes à l'exportation des marchandises. 1,500,000 fr.

CHAPITRE LXXI.

Escomptes sur divers droits.	Escompte sur le droit de consommation des sels................	150,000 fr.
	Escompte sur les droits de douanes................	200,000

— Adoptés.

ETAT B.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

CHAPITRE VII.

Frais de service....................... 60,000 fr.

MINISTÈRE DES FINANCES.

CHAPITRE XXII.

Chambre des Pairs................. 15,635 fr. 11 c.

CHAPITRE XXVI.

Cour des comptes. — Matériel............ 21,000 fr.

Service administratif et de perception des contributions indirectes dans les départements.

CHAPITRE LIV.

Dépenses diverses. — Loyers et frais divers pour la perception des droits, etc.................. 6,700 fr.

SERVICE ADMINISTRATIF, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.

Administration et perception.

CHAPITRE LXI.

Matériel.	Fournitures de bureau...........	5.000 f.
	Frais d'impress., timbres et cachets.	70,444

Transports des dépêches.

CHAPITRE LXIV.

Matériel. — Transport en poste ; indemnités aux maîtres de poste pour les localités difficiles, etc. 13,662 f. 60 c.

— Adoptés.

Ces deux états étant terminés, la Chambre revient à l'article premier, qui est ainsi conçu :

« Il est alloué, sur l'exercice 1843, au-delà des crédits accordés par la loi de finances du 11 juin 1842, et diverses lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à vingt-trois millions quatre vingt-sept mille deux cent cinquante-cinq francs quarante-deux centimes (23,087,255 francs 42 cent.)

« Ces crédits supplémentaires demeurent répartis entre les différents départements ministériels, conformément aux états A et B ci-annexés. »

— Adopté.

La séance est levée.

Signé LEPELETIER-D'AUNAY, *Vice-Président* ;
DE L'ESPÉE, LACROSSE, DE LAS-CASES, BOISSY-D'ANGLAS,
Secrétaires.

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé CERCLET.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Lundi 3 Juin 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 1er juin est lu et adopté.

Un rapport est déposé au nom de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.

— La Chambre en ordonne l'impression et la distribution.

(*Voir l'annexe imprimée n° 136.*)

L'ordre du jour est la suite de la délibération sur les articles du projet de loi relatif aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843, 1844 et des exercices clos.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que la Chambre a adopté l'ensemble de l'article premier.

On passe à l'article 2 qui est ainsi conçu :

« Il est accordé, sur le même exercice 1843, des crédits extraordinaires montant à la somme de *seize millions huit cent cinquante-neuf mille huit-cent vingt-un francs cinquante-trois centimes* (16,859,821 fr. 53 centimes).

« Ces crédits extraordinaires demeurent répartis entre les différents départements ministériels, conformément aux états C et D, ci-annexés. »

M. LE PRÉSIDENT annonce qu'il consultera préalable-

ment la Chambre, sur chacun des chapitres compris dans le tableau C.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE XI.

Etablissement des beaux-arts............ 1,025 fr.

CHAPITRE XXIII.

Secours aux étrangers réfugiés en France.... 150,000

CHAPITRE XLIII.

Acquisition de l'hôtel Cluny et de la collection Dusommerard... 9,975 francs.

CHAPITRE XLV.

Service funèbre du bout de l'an de S. A. R. le Duc d'Orléans... 50,000 francs.

CHAPITRE XLVII.

Frais accessoires d'acquisition de la portion du palais Bourbon, appartenant à Monseigneur le Duc d'Aumale............................ 7,105 fr. 75 c.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CHAPITRE II (BIS).

Frais de premier établissement du Ministre... 12,000 fr.

CHAPITRE XI. (BIS).

Travaux de régularisation et de défense des bords du Rhin. 400,000 fr.

— Adoptés.

CHAPITRE XXVI (BIS).

Réparations de dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et ses affluents.. 1,000,000 fr.

Un membre reconnaît que rien n'est plus urgent que la réparation des dommages causés à nos routes, à nos ponts, à nos voies navigables ; mais il pense qu'on devrait en même temps appeler l'attention de la Chambre, sur les moyens d'obvier aux difficultés et aux entraves que les mouvements d'un fleuve comme le Rhône, ne peuvent manquer d'apporter à la navigation. Il ne comprend pas que le Gouvernement n'ait pas encore présenté un projet de loi sur le chemin de fer de Lyon à Avignon. La Compagnie qui s'est formée pour l'exécution de ce chemin se présente dans les conditions les plus avantageuses : elle se borne à demander qu'on lui livre les terrains, et elle se charge de l'exécution de tous les travaux, sans exiger de l'Etat aucune subvention. Elle sollicite 70 années d'exploitation, mais avec faculté de rachat reconnue à l'Etat, au bout de 15 ans. L'orateur voudrait qu'on s'expliquât sur les obstacles qu'a rencontrés jusqu'à présent, la présentation d'un projet de loi, qui tend à assurer la réalisation d'une entreprise si utile.

M. le Ministre des travaux publics dit :

« Je répondrai au préopinant qu'il n'est pas possible d'entreprendre à la fois tous les chemins de fer classés par la loi du 11 juin 1842 ; que le Gouvernement, en faisant à la Chambre des propositions très-entendues, a cru aller jusqu'à la limite de ce qui était possible dans le cours d'une session.

« Je ferai observer en outre que les propositions que vient de rappeler le préopinant s'écartaient trop des dispositions de la loi du 11 juin 1842, pour que j'aie cru devoir les accueillir.

« Le préopinant a dit, en effet, que la concession demandée était de 70 ans. Or, il m'a paru qu'il y avait quelque inconvénient sur une ligne aussi importante que celle de Paris à Marseille, d'intercaler un tronçon qui serait aliéné pendant 70 ans, entre celui d'Avignon à Marseille qui ne l'est que pour 33 ans, et celui de Paris à Lyon qui ne le sera pas pour plus de trente ans.

« C'est par ces deux motifs que j'ai cru devoir ajourner la présentation d'un projet de loi, pour l'exécution d'un

chemin de fer de Lyon à Avignon, pensant qu'il serait présenté plus tard d'une manière plus opportune et dans des conditions plus conformes aux idées qui prévalent dans la Chambre. »

Le préopinant répond que la proposition dont il s'agit aurait dû devenir l'objet d'un projet de loi, précisément parce qu'elle s'écarte du système dans lequel sont conçus les différents projets de chemin de fer. La loi de 1842 a adopté un système unique qui tend à faire exécuter par l'Etat la moitié des travaux. La Chambre elle-même avait compris les inconvénients de ce système exclusif, car elle avait adopté un amendement qui a conféré au Ministre la faculté d'accueillir les différents projets qui pourraient se présenter. Jusqu'à présent, il ne s'était formé aucune Compagnie qui offrît de soulager le Trésor public du poids des travaux dont la loi de 1842 impose l'obligation au Gouvernement. On s'est, au contraire, engagé dans une voie qui consisterait à charger l'Etat de l'exécution complète des travaux. Puisqu'une Compagnie se présente dans des conditions plus avantageuses, il faudrait l'accueillir, admettre la concurrence et ouvrir la carrière à différents systèmes d'exécution. On objecte la durée de la concession réclamée par cette Compagnie; mais cette durée aurait été débattue, et d'ailleurs elle est compensée par la faculté de rachat qu'aurait l'Etat au bout de quinze ans. L'orateur ne croit pas que l'intercallation d'un tronçon de chemin aussi important ait les inconvénients dont on paraît s'effrayer. La Compagnie se présente sous les auspices les plus recommandables; il semble à l'orateur que de pareilles offres devraient être accueillies.

M. le Ministre des travaux publics répond :

« Je n'ai pas dit d'une façon absolue qu'il fallût renfermer toutes les concessions de chemins de fer dans les termes de la loi du 11 juin 1842, et je comprends qu'il y a telle ligne indépendante des grandes lignes qu'il serait possible et avantageux de concéder pour un long temps si la Compagnie concessionnaire devait faire tous les frais de la construction.

« Mais ce que je dis, et ce que je demande à la Chambre la permission de répéter, c'est qu'il y a un inconvénient sérieux à soumettre à des régimes différents les tronçons d'une même ligne, surtout lorsqu'elle a l'importance de celle de Paris à la Méditerranée ; qu'il y aurait de grands inconvénients à ce que, quand les deux principaux tronçons, celui de Paris à Lyon et celui d'Avignon à Marseille, seront entrés dans la main de l'Etat, les tronçons intermédiaires se trouvent aliénés pour trente ou quarante ans.

« Je ne puis pas compter comme un remède suffisant à cet inconvénient la faculté de rachat ; cette faculté est soumise à des charges très-onéreuses pour le Trésor. Il m'a paru plus convenable de concéder dans les mêmes conditions, d'exécuter sous le même régime les divers tronçons d'une ligne d'une aussi grande importance que celle dont il s'agit. »

Un membre dit qu'il ne s'oppose pas à l'allocation demandée ; mais il ne s'explique pas pourquoi la sollicitude du Gouvernement ne s'étend pas jusqu'au lit de navigation du Rhône. Sans doute l'établissement d'un chemin de fer compenserait, jusqu'à un certain point, les difficultés qu'éprouve cette navigation ; mais une voie de fer ne suppléerait pas le fleuve. Une grande partie des marchandises ne pourrait supporter la dépense du transport par la voie de fer. D'ailleurs, des sommes considérables ont été votées, soit pour l'établissement, soit pour l'amélioration de canaux qui communiquent avec le Rhône. A quoi serviront ces dépenses si la navigation du fleuve n'est pas améliorée. L'orateur appelle sur ce point toute l'attention du Gouvernement, et il s'appuie sur l'autorité d'une Commission spéciale qui a hautement reproché à l'Administration l'oubli dans lequel elle paraît mettre la navigation du Rhône.

— Le chapitre XXVI *bis* est mis aux voix et adopté.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

CHAPITRE IX.

Solde et entretien des troupes....... 2,082,546 fr.

CHAPITRE XII.

Transports généraux.................. 700,000 fr.

CHAPITRE XXXI.

Dépenses secrètes en Algérie.......... 200,000 fr.

— Adoptés.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

Un membre demande la parole sur l'ordre de la discussion : il fait remarquer que différentes Commissions ont été chargées de l'examen do projets de loi spéciaux qui ont trait aux approvisionnements de la marine, et à l'équilibre à établir entre le matériel à vapeur et le matériel à voiles. Il conviendrait, selon lui, d'ajourner la discussion des questions qui se rattachent à ces projets, parce que, ultérieurement, le débat sera plus complet et plus fructueux.

M. le Président dit que cette observation paraissant accueillie par la Chambre, il invitera les orateurs à se renfermer étroitement dans ce qui fait l'objet du projet actuellement en délibération.

Un membre annonce qu'il examinera les crédits de 1843 dans leur cause et dans leurs résultats. Les crédits réclamés porteront à 120 millions un budget pour lequel le Gouvernement n'avait primitivement demandé que 104 millions. En 1842, la Chambre avait pris elle-même l'initiative d'une partie de cet accroissement de dépenses; elle n'avait pas voulu qu'on fît brusquement descendre notre flotte du pied de paix armée à un Etat qui n'eût pas répondu aux éventualités que notre situation d'alors pouvait amener. Elle inscrivit d'office au budget un crédit de près de trois millions qui rencontra de la part du Gouvernement d'assez vives résistances. L'orateur ne croit pas que ladestination de ce crédit ait été scrupuleusement observée. L'armement qu'il avait pour objet d'assurer a été négligé. On a mieux aimé augmenter le nombre des bâtiments légers, et il en est résulté une réduction dans l'effectif des équipages de nos vaisseaux et de nos frégates.

En ce qui concerne les crédits extraordinaires que le

projet de loi tend à régulariser, ils se rapportent à l'expédition de Chine et à nos établissements dans l'Océanie. Les services rendus ne paraissent pas à l'orateur être en rapport avec les sacrifices consentis par la Chambre. Selon lui, le Gouvernement se fait illusion lorsqu'il affirme, par l'organe de M. le Ministre des affaires étrangères, que jamais il n'a été donné plus de soin ou de développement à notre puissance navale, et que jamais les crédits affectés à cette destination n'ont été plus utilement employés. Le tableau qu'on a tracé à ce sujet manque sous quelques points d'exactitude. Il est vrai que les 52 millions répartis entre divers ports de commerce doivent être considérés comme un bienfait pour notre marine : on aurait dû même y ajouter les 20 millions du port de Marseille qu'on a paru oublier dans cette énumération. On a supputé le nombre des armements qui ont été faits, et on y a vu l'indice d'une progression dans le développement de notre force navale. Il ne faut pas admettre légèrement ces calculs parce que, dans le nombre des armements, on a confondu les vaisseaux de premier rang et les plus petites goëlettes, les armements d'un mois et ceux d'une année; dans l'opinion de l'orateur, c'est sur le terme moyen des équipages que doit se mesurer le progrès ou le déclin des armements maritimes.

On a également argué du chiffre croissant des dépenses du département de la marine. L'orateur fera remarquer qu'en Angleterre, où toutes les discussions maritimes tiennent une grande et juste place, ce n'est ni sur l'évaluation des dépenses de la marine, ni sur le nombre des armements que se mesure la puissance navale, mais bien d'après la force effective des équipages ; or, si l'on adopte ce mode d'évaluation, on verra que ce qui résulte des actes consommés depuis quatre ans, est en progression décroissante.

En 1839, le nombre effectif des hommes embarqués sur la flotte était de 25,457. En 1840, il s'est élevé à 33,107; en 1841 à 41,171. Depuis cette époque, il y a eu déclin continu. En 1842, on ne compte plus que 36,416 hommes. En 1843 l'effectif descend à 29,888. En 1844 il n'est plus que de 26,990; pour 1845, il sera abaissé à 24,303.

L'orateur se croit autorisé à conclure de là que le Gouvernement ne peut sérieusement se prévaloir du développement donné à notre puissance maritime, lorsqu'avec des budgets qui se sont accrus d'année en année, le nombre des hommes entretenus s'est progressivement réduit.

Quant à présent, il n'examinera pas la question relative au matériel conservé dans les arsenaux ; mais peu de mots lui suffiront pour établir combien le matériel flottant a été négligé. On avait demandé un crédit de 240,000 francs pour l'achat de deux bateaux à vapeur destinés au service des fleuves du Sénégal. L'argent a été employé, mais il n'a pas été acheté de bateaux, et pourtant il était urgent de pourvoir au service pour lequel les fonds avaient été demandés.

Au budget de 1840, on avait accordé au Gouvernement tous les crédits nécessaires pour la construction de 18 bateaux à vapeur, dont 14 de la force de 450 chevaux. Ces bateaux sont à flot et munis de leurs machines ; mais ils restent dans nos ports comme un spécimen oiseux de la puissance maritime de la France. Sans doute les renseignements qui ont été recueillis depuis la construction des paquebots transatlantiques pouvaient déterminer le Gouvernement à introduire quelques modifications dans les projets qu'il avait primitivement adoptés. Mais entre ces perfectionnements et un délaissement absolu, il y a loin. Le Gouvernement a annoncé à la Commission des crédits supplémentaires qu'il ferait connaître ultérieurement ses vues sur l'emploi des paquebots. Cette indication de vues n'est aux yeux de l'orateur qu'un moyen dilatoire, et il lui paraît qu'on n'est pas encore fixé sur le moyen d'utiliser nos paquebots transatlantiques. Il désirerait que des explications fussent données à ce sujet.

Il termine en résumant les considérations qu'il vient de développer.

M. le Ministre de la marine dit :

Messieurs,

« Le préopinant a indiqué que les dépenses de l'exercice 1843 s'élevaient considérablement au-dessus des prévi-

sions du budget. Cela peut s'expliquer d'une manière très-facile par la situation des armements pendant le cours de cet exercice.

« Au mois de juillet 1843, le nombre des bâtiments qui se trouvaient armés, était de 197, tandis que les prévisions du budget n'indiquaient que 140 bâtiments.

« Cette différence de 57 bâtiments explique suffisamment la différence qui est résultée entre les prévisions du budget et les dépenses qui ont été la conséquence d'un armement aussi considérable ; cet armement dépassant de 57 bâtiments les prévisions du budget, il a réagi tout naturellement sur les autres chapitres du budget.

« Ainsi le matériel naval, comme le personnel, ont eu des dépenses considérables à supporter par suite de cet accroissement d'armement.

L'orateur disait encore que, dans un pays voisin, c'était par l'effectif des hommes employés qu'on pouvait apprécier l'importance d'un service public, la bonté de la direction donnée à ce service.

« Je lui ferai remarquer que c'est là seulement un des éléments de cette appréciation pour ceux qui sont plus particulièrement préoccupés de ce service ; il y a une autre considération qui peut le recommander aussi à l'approbation du pays.

« Il ne s'agit pas seulement d'employer plus ou moins d'hommes, il faut les employer de la manière la plus utile, la plus fructueuse.

« Ainsi il se pourrait qu'un grand nombre d'hommes fût réuni sur un certain nombre de bâtiments de haut-bord, entraînant la nécessité d'un personnel considérable, sans que ces bâtiments rendissent au commerce, répandu sur tous les points du globe, les services auxquels la marine a mission de pourvoir.

« Je crois au contraire que, sans négliger en aucune façon d'entretenir chaque année le nombre d'hommes nécessaire pour présenter la marine sur un pied respectable au pays et aux Puissances étrangères, le mérite du département de la marine doit consister à répartir ces hommes sur des classes de bâtiments tels que, sans arriver à employer des bâtiments de trop faible dimension, le personnel permette

d'étendre le nombre des armements pour que nous puissions nous montrer sur un plus grand nombre de points du globe, et faire respecter partout les intérêts de notre pays.

« C'est ce résultat que je me suis efforcé d'atteindre par les combinaisons qui ont prévalu dans l'élaboration du budget de 1845.

« Ainsi, au lieu d'entretenir simplement 140 bâtiments armés, comme il avait été indiqué aux budgets de 1843 et de 1844, nos prévisions pour 1845 portent 160 bâtiments, c'est-à-dire 20 de plus que les années précédentes.

« L'orateur demandait quelles étaient les opérations maritimes résolues, ordonnées dans les derniers mois de 1843, qui pouvaient recommander le service de la marine à l'attention, aux bonnes dispositions de la Chambre et du pays.

« A cet égard, j'indiquerai que des ordres ont été donnés pour renforcer la station des mers de Chine; pour créer une station nouvelle à l'île de Bourbon ; pour envoyer un plus grand nombre de bâtiments sur divers points de l'Amérique, et pour employer, pour la première fois, dans ces pays lointains, des bâtiments à vapeur. Ainsi un bâtiment à vapeur a été expédié dans les mers du Sud ; un autre est affecté à la station de Bourbon ; un troisième a été envoyé dans l'Océanie, enfin un quatrième fait partie de la station des Antilles.

« Le préopinant appelle plus particulièrement l'attention du département de la marine sur la nécessité d'établir mieux qu'il ne l'a été jusqu'à ce moment le matériel naval. Il a pu remarquer que, dans le projet du budget pour 1845, ce chapitre a été augmenté d'une somme de 850,000 fr.

« Le préopinant a commis une erreur en faisant remarquer que les 240,000 fr. demandés pour la construction de deux bâtiments à vapeur de moyenne dimension, destinés à être employés sur les côtes occidentales d'Afrique, avaient été prévus au budget de 1844, et que, probablement, les 240,000 f. avaient reçu une autre destination ; et il s'étonne alors que la loi des crédits extraordinaires réclame cette somme qui aurait été allouée au budget. Ici il y a erreur.

« Le budget de 1844 ne contient aucune désignation de cette nature. C'est parce que les établissements de la côte

occidentale d'Afrique ont pris, dans ces derniers temps, une importance plus grande, que le département de la marine a senti la nécessité de pouvoir, sans aucun retard, y assurer leur service par l'emploi de deux bâtiments légers, qu'il a ordonné immédiatement la construction de ces deux bâtiments légers, et qu'il a porté au crédit extraordinaire, qui est examiné dans ce moment, la somme nécessaire pour assurer cette dépense.

« L'orateur voudrait que le budget de la marine fût sincère, et que l'on arrivât à présenter moins fréquemment des crédits extraordinaires aux Chambres. Je répondrai que c'est le vœu de l'Administration elle-même, et que c'est le but de nos efforts depuis plusieurs mois. Toutefois le préopinant connaît trop bien nos ports et le service de la marine et tous les points du globe sur lesquels ce service est établi, pour ne pas comprendre que quelque soin qui puisse être apporté à la confection d'un budget, à la prévision des besoins d'un service qui ne doit se réaliser que quinze mois plus tard, on puisse, avec une certitude complète, inscrire au budget toutes les nécessités auxquelles il faut faire face. Cependant, partageant à un haut degré ses sentiments à cet égard, et malgré toute la défaveur qui s'attache à venir demander aux Chambres des crédits supplémentaires pour assurer le service, je n'ai pas hésité, quoiqu'il fût question de régler les comptes d'un exercice que je n'ai pas préparé, auquel je n'ai pas pris part, je n'ai point hésité à venir réclamer de la Chambre, et pour 1843 et 1844, les crédits qui étaient nécessaires pour balancer une fois et définitivement les comptes du département de la marine.

« Certainement je n'ai pris une telle résolution qu'avec une grande répugnance; je ne l'ai prise qu'après m'être fréquemment consulté avec les personnes qui m'entourent au département de la marine, et j'ai demandé avec instance au conseil du Roi d'être autorisé à apporter devant la Chambre le tableau sincère et réel de notre situation. »

M. le Président donne lecture du chapitre 1er *bis*, qui est ainsi conçu :

Frais de premier établissement du Ministre, 12,000 fr.

— Ce chapitre est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE II *bis*.

Administration centrale (Matériel), 180 000 fr.

Les dépenses n'ayant pas été effectuées en 1843, le Gouvernement demande que le crédit soit reporté en 1844 dans un autre tableau; ce sera l'objet d'une délibération ultérieure.

CHAPITRE III.

Officiers militaires et civils...... 12,000 fr.

CHAPITRE V.

Solde et habillement des équipapes et des troupes, 1,048,600 fr.

CHAPITRE VI.

Hôpitaux...... 59,600 fr.

CHAPITRE VII.

Vivres...... 692,600 fr.

— Adoptés.

CHAPITRE VIII.

Travaux du matériel naval (Ports)..... 3,477,150 fr. 97 c.

La Commission propose sur ce chapitre une réduction de 280,000 fr. qui est consentie par le Gouvernement.

Un membre fait observer que la question des bateaux transatlantiques se rattache au chapitre en discussion : il insiste pour que des explications soient données à cet égard.

Un autre membre ne pense pas qu'on puisse scinder la question relative aux bateaux transatlantiques et celles qui se rattachent au matériel naval, questions dont la Chambre sera prochainement saisie par le rapport de l'une de ses Commissions. Il demande que ce débat soit ajourné.

—Après un débat contradictoire, l'ajournement est adopté d'un commun accord, et M. le Président annonce que la

discussion demeurant réservée, il se bornera, quant à présent, à consulter la Chambre sur le crédit.

— Le chiffre du chapitre VIII réduit à 3,197,150 fr. 97 c. est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE X.

Travaux de l'artillerie (Ports)... 173,980 fr.

CHAPITRE XI.

Travaux de l'artillerie (établissement hors des ports), 65,000 fr.

— Adoptés.

CHAPITRE XII.

Travaux hydrauliques et bâtiments civils. 160,000 fr.

La Commission a proposé sur ce chapitre une réduction de 50,000 fr. qui est consentie par le Gouvernement.

— La Chambre adopte le chiffre du chapitre réduit à 110,000 fr.

CHAPITRE XIII.

Poudres .... 51,820 fr.

CHAPITRE XVI.

Chiournes........................ 15,000 fr.

CHAPITRE XVII.

Frais généraux d'impressions..... 46,000 fr.

CHAPITRE XVIII.

Matériel des services d'administration des ports et objets divers...................... 70,000 fr.

CHAPITRE XXI.

Sciences et arts maritimes (Matériel)... 3,000 fr.

CHAPITRE XXII *bis*.

Dépenses des services militaires aux colonies (Matériel), 200,000 fr.

— Adoptés.

CHAPITRE XXIII.

Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon (Service général), 73,500 fr.

La Commission a fait remarquer que le résultat des comptes définitifs est d'abaisser le chiffre du crédit à 72 656 fr. 26 c.

Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur les observations que la Commission a consignées dans son rapport, et qui ont trait à la mission donnée à un homme de lettres en 1838. Comme la Commission, il pense qu'il importe de bien préciser désormais ce qu'on entend par de semblables missions. Celle dont il s'agit a déjà amené la publication de trois énormes volumes, qui ne forment qu'une partie du rapport auquel la mission a donné lieu. L'impression de ces volumes a coûté des sommes considérables, et, aux yeux de l'orateur, plusieurs documents qu'on a cru devoir publier sont complètement inutiles. Par exemple, il ne s'explique pas l'intérêt que peut avoir la publication du code rural d'Haïti et des diverses enquêtes faites par l'Angleterre en 1832, 1834 et 1839, alors surtout que le Ministère de la marine a fait naguères distribuer aux Chambres un très-bon ouvrage sur la situation des colonies anglaises. L'orateur invite M. le Ministre de la marine à prendre en sérieuse considération les observations, selon lui, fort sages, que renferme à ce sujet le rapport de la Commission.

M. le Ministre de la marine dit :

« Je répondrai au préopinant, que nous ne saurions, au département de la marine, accueillir aucune espèce de reproche pour le travail et la dépense à laquelle ce travail a donné lieu. Je suis sûr d'avoir, dans cette Chambre, l'assentiment de tous les membres qui faisaient partie de la Commission des affaires coloniales, pour apprécier le travail de M. Jules Lechevalier, c'est lui dont il est question. Je me suis occupé, avec le plus grand soin, d'apprécier ce qu'il y avait à offrir à M. Jules Lechevalier pour l'énorme

travail dont il a été chargé ; cette appréciation a été faite avec le plus grand soin, plutôt avec parcimonie qu'avec largesse. Je n'ai pas hésité à soumettre les propositions qui m'étaient faites à cet égard à la Commission des affaires coloniales. J'ai entre les mains, et j'ai communiqué à la Commission des crédits supplémentaires, la correspondance du président de la Commission des affaires coloniales, et la Commission a pu s'assurer que c'est dans des proportions très-équitables que M. Jules Lechevalier a été rétribué par le département de la marine. Je ne pourrais donc, quant à présent, ni accueillir les observations critiques de l'orateur, ni, par conséquent, prendre pour l'avenir l'engagement de faire autrement que je n'ai fait dans cette circonstance. »

Un membre est d'avis que l'ouvrage dont il est question ne peut que faire honneur à l'écrivain qui l'a composé et à l'administration sous les auspices de laquelle il a été publié. Alors que les esprits sont préoccupés de la grande question de l'esclavage, il importe de rassembler tous les matériaux qui peuvent être utilement consultés par l'opinion publique.

Le préopinant insiste sur les observations qu'il a présentées, et qui n'ont fait que reproduire les vues exprimées par la Commission elle-même.

— Le chiffre du chapitre est mis aux voix et adopté.

CHAPITRE XXIV.

Dépenses des colonies, etc. (Service local). 560,000 fr.

La Commission propose de diviser le chapitre en deux articles, ainsi qu'il suit :

Dépenses des colonies, etc. (Service local). 260,000 fr.
Dépenses des colonies, etc. (Service local), subvention, 300,000 fr.

— La Chambre adopte le chapitre ainsi divisé.

CHAPITRE XXIV *bis*.

Subvention à la Guadeloupe (Service local). 600,000 f.
— Adopté.

CHAPITRE XXV.

Subvention à divers établissements coloniaux, 6,868 fr. 12 c.

Un membre dit qu'au chapitre en discussion se rattache naturellement le souvenir des faits dont la Chambre a été entretenue l'année dernière, et qui ont trait à la gestion des établissements français dans l'Inde. La Chambre doit se rappeler qu'il lui a été révélé une série d'actes vexatoires envers quelques particuliers, actes qui ont procuré des bénéfices scandaleux à quelques administrateurs ; le Gouvernement a pris l'engagement de porter sur ces faits une attention scrupuleuse. Des investigations ont eu lieu sans doute : il importe que le résultat en soit communiqué à la Chambre ; il faut qu'il ne reste dans les esprits aucun doute, soit sur la culpabilité de ces actes, soit sur la fausse interprétation à laquelle ces actes auraient donné lieu.

L'orateur prie M. le Ministre de la marine de vouloir bien s'expliquer à ce sujet devant la Chambre.

M. le Ministre de la marine dit :

« Messieurs, le travail d'enquête dont parle le préopinant, a eu lieu. Il y a peu de temps qu'il m'a été remis. C'est une matière très-difficile. Je serai en mesure, lorsque la discussion du budget se présentera, de donner à la Chambre tous les renseignements et tous les éclaircissements qu'elle pourra désirer. Je demande donc à la Chambre de trouver bon que j'attende jusqu'à ce moment pour lui fournir les renseignements qu'indique et que réclame l'orateur. »

Le préopinant déclare qu'il adhère à l'ajournement demandé. Il se bornera à inviter M. le Ministre à joindre aux documents qui ont pu lui être fournis les résultats officiellement constatés par la cour des comptes, et qui ont confirmé l'un des faits sur lesquels il avait lui-même, l'année dernière, appelé l'attention du Gouvernement. Il est dit, dans un rapport de la cour des comptes, que cette cour a constaté des avances faites à un établissement industriel par un chef

d'administration dans nos établissements de l'Inde, et que ces emplois irréguliers de fonds s'élèvent à 95,000 francs. La cour des comptes a également constaté un autre fait, qu'à raison de la gravité l'orateur s'était abstenu de signaler. Elle dit que des agents divers de l'Administration ont fait des achats et des ventes de riz pour une somme de 30,000 francs, qu'ils ont puisée dans les caisses publiques sans que rien constate le résultat de ces opérations.

— Le chapitre est mis aux voix et adopté.

On passe au MINISTÈRE DES FINANCES.

CHAPITRE LXXXII.

Reprise par l'Etat du mobilier monétaire de Marseille...... 54,947 fr. 66 c.

CHAPITRE LXXXIII.

Service de l'enregistrement et du timbre. — Frais de timbrage des connaissements et lettres de voiture. 20,250 fr.

CHAPITRE LXXXIV.

Service des douanes. — Frais de divers services. 366,350 fr.

CHAPITRE LXXXV.

Service des tabacs. — Reconstruction de bâtiments à la manufacture de tabacs de Paris.. 125,000 fr.

CHAPITRE LXXXVI.

Service des postes. — Construction de malles-briska....... 169,850 fr.

— Adoptés.

CHAPITRE LXXXVIII.

Subvention pour assurer le service des relais sur les lignes de chemins de fer....... 136,948 fr. 21 c.

M. LE PRESIDENT dit :

« Je dois faire remarquer à la Chambre que le Gouvernement avait présenté tout à la fois un crédit extraordinaire pour 1843 et un crédit extraordinaire pour 1844; l'un et l'autre dans le même but, c'est-à-dire pour assurer par des

indemnités le service des relais de poste sur les lignes traversées par les chemins de fer.

« La Commission a proposé l'adoption du crédit qui était demandé par M. le Ministre des finances pour 1843, et qui est le chapitre LXXXVIII du tableau C ; et elle a proposé en même temps le rejet du crédit proposé par M. le Ministre des finances, pour 1844, au tableau I, et qui est de 184,165 francs 15 centimes.

« L'ordre de la discussion nous appelle à délibérer d'abord sur le chap. LXXXVIII du tableau C, pour lequel l'adoption est proposée. Mais immédiatement après, et quoiqu'il ne s'agisse pas du tableau actuel, j'appellerai la Chambre à délibérer sur la portion du tableau I, qui est relative au service des relais, afin de n'avoir pas deux discussions séparées peut-être par deux jours d'intervalle sur la même question.

» Ainsi l'ensemble de la question du service des postes sur les lignes traversées par les lignes de chemins de fer est, dans ce moment même, soumise à la discussion de la Chambre, sauf, bien entendu, le vote séparé et successif des chapitres du tableau C et des chapitres du tableau I. »

Un membre dit qu'il vient attaquer le principe même de l'indemnité, parce qu'il tend à engager la Chambre dans une voie erronée et dangereuse. Il s'attachera à démontrer que ce moyen est insuffisant, et qu'il serait onéreux pour le Trésor, qu'on exposerait ainsi à des sacrifices illimités. En principe, selon l'orateur, l'État ne doit rien ; quand surgit une industrie nouvelle, il faut que les anciennes en subissent les conséquences. Ce n'est pas au moyen d'un subside pécuniaire qu'on pourrait donner de la sécurité à ceux qui souffrent.

L'indemnité ne pourrait se répartir qu'au moyen d'appréciations annuellement faites et soumises, pour chacun des maîtres de postes, à un calcul de perte auquel nul d'entre eux ne voudrait se prêter. On demande pour 1843 une subvention de 136,000 fr. Mais il n'y a encore qu'un petit nombre de lignes de fer en exploitation. Evidemment l'indemnité grandirait en même temps que le système des nouvelles voies de communication.

Il s'agit de remplacer les 25 c. par cheval et par poste,

que les entreprises de diligences doivent payer aux maîtres de poste, et qui représentent pour ces derniers un capital de 6 à 7 millions. Ce capital ne constitue que le tiers de leur revenu ; les autres bénéfices des maîtres de poste, reposent sur le droit qu'ils ont de conduire les messageries et de porter les dépêches.

Evidemment, selon l'orateur, il serait impossible d'arriver, par voie de subvention, à indemniser les maîtres de postes des pertes que leur fera éprouver l'établissement des chemins de fer. Déjà l'effet de cette révolution se fait sentir pour eux d'une manière désastreuse.

Le relai de Longjumeau, qui avait été acheté 120 mille francs, est aujourd'hui en vente pour 20 mille francs. Beaucoup d'autres sont dans le même cas. C'est là le symptôme d'un mal profond, et l'orateur croit qu'il importe d'aviser à un moyen sérieux d'assurer pour l'avenir l'existence des maîtres de poste.

Selon lui, il y a nécessité de maintenir en France cette institution. En temps de guerre, les chemins de fer pourraient être coupés par un détachement de cavalerie, de manière à ne plus pouvoir servir au transport des dépêches et des troupes. Une émeute même pourrait s'emparer d'un télégraphe, et mettre un chemin de fer hors de service. Il y a plus, il suffirait pour cela du mauvais vouloir de quelques ivrognes.

C'est ainsi qu'en Alsace, des rails ont été enlevés par quelques jeunes gens au sortir du cabaret.

L'orateur ajoutera qu'une inondation peut suspendre quelque temps la circulation sur les voies de fer. Il y a donc nécessité de maintenir d'autres voies de communication. C'est ce qu'ont compris la Belgique, l'Angleterre et la Prusse, qui ont conservé leurs malles-postes.

La loi de l'an XIII a reconnu aux maîtres de postes le droit exclusif de transporter les voyageurs. De là vient qu'un droit de 25 centimes par cheval et par poste, a été attribué sur les diligences pour les voyageurs qu'ils ne transportent pas.

L'orateur pense qu'on aurait tort d'abandonner un système qui a été adopté dans presque tous les pays, et qui a produit de si heureux résultats. Le droit qui appartient à

l'Etat d'imposer les voyageurs, a été reconnu par les organes de plusieurs Commissions. La seule question à examiner serait celle de savoir dans quelle proportion il convient d'établir ce droit.

L'orateur pense qu'on pourrait l'établir sur une petite échelle, et qu'un droit de 2c. par myriamètre suffirait pour indemniser les maîtres de poste, et pour assurer la conservation de leur industrie.

L'orateur termine en faisant observer que l'agriculture est fortement intéressée au maintien des postes, car de grandes exploitations sont aux mains des maîtres de poste, qui possèdent à eux seuls cent cinquante mille hectares de terrain. L'orateur désire qu'il soit prochainement présenté aux Chambres un projet de loi consacrant les idées qu'il vient d'émettre : il consent au crédit de 1843, puisqu'il a été employé, mais il repousse le crédit de 1844.

M. le Rapporteur fait remarquer que les choses sont entières ; qu'il n'a pas encore été fait emploi du crédit demandé pour 1843.

Un membre dit que nous vivons dans un temps où l'on est trop porté à mettre de côté les principes, et à se tirer d'affaire par des expédients. Tel est, à ses yeux, le caractère de l'allocation qui figure pour la première fois au budget, et qui ne manquerait pas d'y prendre d'année en année une plus large place.

Selon lui, la loi du 24 juillet 1793, qui a réorganisé l'institution des maîtres de poste, a constitué un contrat synallagmatique entre eux et l'Etat. Ainsi, lorsqu'en l'an XIII, les entreprises de diligences revendiquèrent la faculté de se servir de leurs propres relais, on leur imposa une rétribution de 25 cent. par cheval et par poste au profit des maîtres de poste. Aujourd'hui qu'il s'agit de chemins de fer, le principe n'a pas changé : l'analogie est parfaite, et l'équité veut qu'on impose les Compagnies de chemins de fer, ou les voyageurs, comme l'on a imposé les diligences.

C'est ainsi que l'on a procédé en Prusse: les Compagnies de chemins de fer y sont obligées d'indemniser la poste.

Objectera-t-on que cette surtaxe ne serait pas en harmonie avec le système d'encouragement dans lequel on est entré pour l'établissement des nouvelles voies de communication? L'orateur répondra qu'on ne se plaçait pas dans cet ordre d'idées, lorsqu'on a appliqué aux chemins de fer l'impôt du dixième sur les places. D'ailleurs, la taxe que l'on percevrait au profit des maîtres de poste serait fort minime; il s'agit de deux centimes par myriamètre et par voyageur; ce ne serait qu'un impôt de 24 centimes pour le trajet de Paris à Orléans. Au surplus, l'exécution de cette mesure rentre dans les attributions de l'Administration; ce qui importe, c'est le maintien des principes, c'est d'assurer l'avenir des maîtres de poste, c'est de les préserver d'une ruine devenue imminente.

Un deuxième membre déclare qu'il ne se placera pas au point de vue des préopinants qui n'ont repoussé l'indemnité que comme insuffisante et incertaine. Son opinion ne ressemble en rien à celle qui vient d'être exprimée; deux grandes question naissent du débat : celle de l'indemnité; puis une question spéciale, celle de savoir si l'on peut conserver parallèlement, et aux dépens de l'Etat, les maîtres de poste et les chemins de fer.

On ne peut se dissimuler le préjudice que les maîtres de poste éprouveront par suite de l'établissement des voies de fer. Cependant, il faut prendre garde de les exagérer. Il est certain que, dans la zône de Paris, ils éprouveront de grands désastres, parce que les lignes de fer partent de la capitale à angles rapprochés; mais plus loin, dans les provinces, il y aura entre les différentes lignes des distances de 25, 30 et de 40 lieues. Il faudra aller joindre les chemins de fer, et, pour cela, se servir de chevaux. Il n'y aura par conséquent qu'un déplacement d'activité; la circulation sera transversale au lieu d'être longitudinale. A ce sujet, l'orateur expose des calculs, desquels il résulte qu'en Angleterre, depuis l'établissement des chemins de fer, le droit établi sur les maîtres de poste et sur les diligences n'a point baissé. Il n'y a eu que déplacement.

L'orateur représente ensuite que l'industrie des maîtres de poste n'est pas seule atteinte par l'industrie des chemins

de fer : les messageries, les commissionnaires de roulage, les aubergistes, sont dans le même cas. Les chemins de fer sont une grande révolution industrielle; il faut accepter une révolution avec ses conséquences; c'est la balance qu'il faut voir. La question est de savoir si le bien ne l'emporte pas sur le mal. Tous les jours on voit des redressements de routes royales, dont le résultat est de déprécier certaines propriétés. Un canal fait pénétrer la houille dans un pays où le bois se consommait presque exclusivement et à haut prix. Le transport par roulage a jeté à bas le transport à dos de mulets. Toutes les révolutions se sont effectuées sans qu'on se soit cru obligé d'entrer dans la voie des indemnités. En vain allègue-t-on en faveur des maîtres de poste un droit exclusif, une situation exceptionnelle? Quand on établit une route parallèle plus courte et mieux tracée que l'ancienne route, les maîtres de poste situés sur celle-ci ne viennent pas demander d'indemnité. L'établissement des bateaux-poste et des bateaux à vapeur n'a pas donné non plus naissance à ce système d'indemnité. C'est qu'en effet ce système ne s'appuie sur aucun principe réel et certain. Les maîtres de poste le sentent bien ; aussi ont-ils soin de repousser l'inscription de cette indemnité au budget. Ce qu'ils voudraient, ce serait l'établissement d'un petit impôt de deux centimes par myriamètre sur les chemins de fer. L'orateur pense que si l'on augmentait l'impôt sur les chemins de fer, ce devrait être au profit de l'Etat, et il regrette que, dans l'origine, cet impôt n'ait pas été porté à sa véritable valeur. Le droit qu'on perçoit sur les diligences est du dixième, tandis qu'il n'est que du trentième sur les chemins de fer. Cela tient à ce que l'impôt n'a été assis que sur le prix de transport, qui ne représente que le tiers du prix total. L'orateur ne voit pas pourquoi l'on a exonéré les voyageurs au moment où l'on mettait à leur portée un service plus commode et plus rapide. Il trouve surtout que cette atténuation de l'impôt coïncide mal avec l'accroissement de toutes les dépenses publiques.

On a cité l'exemple de la Prusse, qui a eu soin d'imposer les chemins de fer au profit de la poste. En Prusse, les relais appartiennent à l'Etat : il était naturel que l'Etat se récupérât sur les chemins de fer de ce que les chemins de

fer lui faisaient perdre. On invoque à tort l'exemple de la Belgique. Dans ce pays, la question en est au même point que chez nous : on a usé de ménagement envers les maîtres de poste, mais nulle décision n'a été prise encore.

L'orateur n'admettrait la subvention que comme moyen transitoire; mais il ne peut comprendre l'idée de faire vivre les relais d'un côté et les chemins de fer de l'autre.

Il pense qu'on doit imiter l'industrie qui, lorsqu'un procédé nouveau et meilleur se produit, s'empresse de faire le sacrifice de l'ancien et de concentrer toutes ses forces sur le bon procédé.

On a parlé des dangers que pourrait faire courir à l'Etat la suppression des relais. Ces dangers sont chimériques. Si un chemin de fer était coupé, le service se ferait sur une voie parallèle : avec le système de précautions qu'on voudrait accréditer, il aurait fallu mettre garnison dans chaque télégraphe et se refuser à l'établissement de l'éclairage au gaz, car il suffirait d'intercepter un conduit pour plonger tout un quartier dans l'obscurité.

L'orateur appelle ensuite l'attention du Gouvernement sur les avantages que lui offrirait l'emploi des voies de fer pour le transport des dépêches A ce sujet, il fait remarquer que la ligne d'Orléans et celle de Rouen sont en exploitation depuis plus d'une année, et que cependant les malles continuent de partir par les voies ordinaires, de sorte qu'à une distance donnée, le voyageur peut arriver plus vite que sa lettre ; c'est là une situation bizarre d'où il est urgent de sortir. Les deux Compagnies dont il est question avaient été assujetties par leur cahier de charges à faire le transport des dépêches : il semble à l'orateur qu'il serait facile de faire coïncider les heures de départ avec celles du service des postes. Sur les deux lignes, il y a un départ de sept heures et un retour à dix heures et demie qu'on pourrait facilement approprier au service de la poste. Et, selon l'orateur, M. le Ministre des finances devrait s'entendre avec les Compagnies qui ont intérêt à se montrer raisonnables : il n'est pas nécessaire de leur faire transporter les malles, il suffirait d'une seule voiture contenant toutes les dépêches qu'on répartirait ensuite sur différentes malles au point d'arrivée. Assez d'avantages ont

été faits à la Compagnie d'Orléans au moyen des embranchements qu'on lui a concédés pour que l'Etat puisse compter sur quelque déférence de la part de cette Compagnie, à l'égard de laquelle il pourrait d'ailleurs employer des moyens comminatoires. De son côté, la Compagnie de Rouen ne perdra pas de vue les réserves qui ont été faites lors de la discussion de son cahier des charges au sein de la Chambre des Pairs. Il fut alors entendu que cette Compagnie effectuerait le transport des dépêches : l'orateur est convaincu qu'au moyen d'une légère indemnité, il serait facile de régler cette question.

Il termine en résumant les observations qu'il a présentées au sujet des maîtres de poste.

M. le Ministre des finances annonce qu'il attendra que les différentes opinions se soient produites pour justifier le système dans lequel le Gouvernement a cru devoir entrer.

— La Chambre continue la discussion à demain.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

De l'Espée, Lacrosse, de Las-Cases et Boissy d'Anglas, *Secrétaires.*

Collationné:
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé D. Lagarde.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Mardi 4 Juin 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 3 est lu et adopté.

L'ordre du jour est la suite de la délibération sur les articles du projet de loi relatif aux crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843 et 1844 et des exercices clos.

On reprend la délibération sur l'état C., Ministère des finances.

CHAPITRE LXXXIII.

Subvention pour le service des relais sur les lignes de chemin de fer.................. 136,948 fr. 21 c.

UN MEMBRE soutient les conclusions de la Commission qui propose d'accorder le crédit de 1843, et de refuser le crédit de 1844, pour avertir le Gouvernement de la nécessité de présenter une loi.

En effet, si une mesure n'est pas prise d'une manière générale, le service des postes serait compromis. Toutefois, l'orateur voudrait que ce service fût maintenu sans qu'il en coutât rien au Trésor. Ce n'est pas une industrie libre, car elle existe en vertu d'un traité vec l'Etat, qui

lui impose des obligations et lui assure ces avantages; mais, d'un autre côté, les chemins de fer, qui lui font concurrence, ne sont pas non plus une industrie libre ; ils n'existent qu'en vertu de pareils traités, et la plupart sont contractés par l'Etat. Dans cet état de choses, on ne peut appliquer le principe qui veut qu'une industrie libre subisse, à ses risques et périls, les chances de la concurrence.

La constitution des postes résulte de deux lois, l'une de 93, et l'autre de l'an VII, qui les ont établies comme un service public, et qui, prévoyant le cas où de nouveaux relais pourraient nuire aux anciens, en a réservé le droit au Gouvernement, tout en reconnaissant qu'une indemnité pourrait être due. Cela est arrivé lors de la création des nouveaux relais pour les diligences. C'est de là que vient l'indemnité de 25 c. qui se paie aujourd'hui aux maîtres de poste. Dans d'autres circonstances, pour les malles-postes, des services difficiles ou onéreux ont été imposés aux maîtres de poste, qui n'ont pu s'y refuser.

Le service des postes, outre les services publics qu'il rend directement, présente encore des avantages indirects Ainsi, il entraîne des exploitations agricoles, conduites en grand avec des lumières et des capitaux. C'est aussi une réserve en hommes et en chevaux pour les transports en temps de guerre.

Mais c'est surtout comme moyen de concurrence pour les administrations de chemins de fer, comme recours pour le public, dans les cas où les Compagnies de chemins de fer abuseraient de leur monopole de fait, que ce service est utile. C'est un grand avantage, en pareille circonstance, d'avoir plusieurs voies de transport.

Enfin, le service des postes est un ensemble complet, dont toutes les parties se répondent, que parcourt un vaste réseau de routes parfaitement construites, et entretenues par un corps habile et zélé. Si on le laisse périr faute d'indemnité, sur les six cents ou sept cents lieues de chemins de fer, on laissera dans ce vaste ensemble un vide qui compromettrait le service public.

L'orateur s'attache ensuite à combattre le système de la subvention proposé par le Gouvernement; c'est un se-

cours précaire, variable, qui ne constitue pas un bénéfice, qui ne fait que consacrer une perte, et qui, pouvant disparaître d'une année à l'autre, ne permet pas aux maîtres de poste de contracter des beaux à longs termes, et de faire, pour la culture, l'avance nécessaire de capitaux.

Or, c'est une chose reconnue, que c'est sur la culture seulement qu'ils ont la possibilité de faire des bénéfices; le service des relais seul constituerait une perte; il n'a de valeur qu'en ce qu'il leur permet de grandes cultures : si elle ne devient impossible, la situation des maîtres de poste ne sera plus tenable.

Il est donc hors de doute qu'une indemnité leur est due, et que la subvention ne saurait en tenir lieu, car elle n'atteindrait pas le but qu'on se propose.

Quant au mode de prélèvement de l'indemnité, si l'on veut recourir à ce qui s'est fait dans des cas analogues, on voit que l'établissement des messageries n'a pu se faire qu'en assurant une indemnité aux relais des postes; qu'en Allemagne, les chemins de fer ont été contraints à fournir une indemnité aux maîtres de poste.

On peut agir de même aujourd'hui en France; les maîtres de poste demandent une indemnité de deux centimes par myriamètre et par voyageur. Ce serait une augmentation du prix des places trop peu importante pour arrêter, comme on le prétend, l'essor des chemins de fer. La rétribution de 25 centimes, par cheval et par poste, au profit des relais, n'a pas empêché le succès des messageries.

Au reste, la Commission n'impose pas de mode particulier, elle ne présente pas de forme déterminée, elle appelle seulement l'attention du Gouvernement sur cette question.

L'orateur adopte les conclusions.

Un deuxième membre donne lecture d'un rapport au Roi, du Ministre des finances, le 5 mai 1842, lorsqu'il fut question de créer une Commission administrative pour examiner les réclamations des maîtres de poste. Le rapport s'exprimait ainsi :

« L'établissement des premiers chemins de fer, quoique dune étendue restreinte, avait dès l'origine, excité les in-

quiétudes des maîtres de poste, dont les relais desservent les routes qui les avoisinent. Ces inquiétudes qui n'affectaient encore que quelques localités isolées, avaient cependant fixé l'attention de l'Administration. Aujourd'hui que les chemins de fer semblent appelés, dans un avenir peu éloigné, à recevoir de larges développements, les réclamations des maîtres de poste ont pris un caractère plus général. Alarmés sur leur position future, ils sollicitent du Gouvernement de faire, dès à présent, examiner la question des dédommagements auxquels ils se croient fondés à prétendre. La demande de cet examen n'a rien que de légitime. *L'industrie toute spéciale des maîtres de poste ne peut se soutenir qu'avec un avenir assuré; et il ne serait ni convenable ni juste de les laisser plus longtemps dans une incertitude qui pourrait compromettre de nombreux intérêts. Quel que soit le parti qui sera pris, il leur importe de le connaître.*

« La solution de la question pouvant toutefois entraîner des conséquences qu'il importe d'apprécier, me paraît devoir être soumise à une étude approfondie. Plusieurs Commissions législatives ont appelé sur cet objet l'attention du Gouvernement. Mon prédécesseur, dans sa juste sollicitude pour un service aussi important, s'en était occupé de concert avec ses collègues. Je m'associe d'autant plus volontiers à la pensée qu'il avait d'en entretenir Votre Majesté, que moi-même, en 1838, j'avais déjà pris des dispositions dans le même but.

« J'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté une ordonnance qui confie à une Commission spéciale l'examen de cette grave question.

Ordonnance du Roi.

« Considérant que l'établissement des chemins de fer peut entraîner des changements graves dans la situation des maîtres de postes et compromettre l'existence des relais;

« Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'Etat du département des finances;

« Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Article premier.

« Une Commission spéciale est chargée de rechercher et de proposer les moyens de concilier le maintien des relais de poste avec l'usage des chemins de fer. »

M. le Ministre des finances voulait alors concilier l'existence des relais de poste avec la création des chemins de fer. Il reconnaissait leur utilité. Il y persiste sans doute, car il présente une demande. Ce besoin, cette nécessité ont été plusieurs fois exprimés et confirmés dans les rapports de budgets et de chemins de fer présentés aux Chambres. L'administration des postes même avait eu la pensée d'exproprier l'ensemble des relais de postes.

Il y a donc des engagements de l'État et des droits qu'il est impossible de méconnaître. Le Gouvernement actuel ne le voudra certainement pas.

L'orateur aurait voulu que le Gouvernement plaçât sous les yeux de la Chambre deux cartes représentant, l'une l'ensemble des relais de poste qui pénètrent dans toutes les localités, et l'autre les chemins de fer votés.

Ces derniers se réduisent à six grandes lignes qui, sans aucun doute, enlèveront tout aliment aux relais de poste sans les remplacer.

On affirme qu'il se créera des relais de poste qui conduiraient des différentes localités aux stations des chemins de fer. Cette espérance ne se réalisera pas, si aujourd'hui les relais existants sont abandonnés sans assistance à la ruine qui les menace. Ils n'existaient que par l'effet d'une protection de 400 années; si cette protection leur manque, des établissements pareils ne se formeront pas, une fois le grand réseau interrompu; on l'a éprouvé en 1793, lorsqu'il fallut rétablir les postes que l'on avait détruites en 1789, en les considérant comme des priviléges. Il fallut venir à leur secours de nouveau, confirmer leur existence et leur assurer l'assistance de l'Etat. La loi de l'an I a confirmé cette législation, en soumettant les entrepreneurs de diligences à payer une indemnité aux maîtres de poste.

Aujourd'hui c'est le Gouvernement qui, par des créations nouvelles, leur enlève le service qui les fait subsister; il ne

peut pas agir autrement qu'il ne l'a fait en l'an VI, lorsque la concurrence venait de simples particuliers.

Il est possible que, dans les concessions précédentes de chemins de fer, il ait oublié de réserver les droits des maîtres de poste; mais il n'en est pas moins responsable de leur conservation, ne fût-ce que comme service public. L'orateur est persuadé que le Gouvernement a préparé les moyens d'assurer cette conservaton; s'il ne le faisait pas, l'orateur peut affirmer qu'il y serait pourvu par l'initiative de la Chambre.

M. LE MINISTRE DES FINANCES a la parole; il dit :

« Je n'ai pas besoin d'appeler l'attention de la Chambre sur la question ; elle en comprend toute la gravité. Il y a longtemps que, pour mon compte, j'ai compris aussi toute la responsabilité qu'elle m'impose.

« Le préopinant vient de lire un rapport que j'avais eu l'honneur de présenter au Roi au mois de mai 1842. Il aurait pu faire remonter plus haut les preuves de la sollicitude que j'apporte à cette question.

» Dans le courant de 1838, frappé des embarras et des difficultés qui pouvaient résulter pour le Gouvernement et les maîtres de poste de l'existence des chemins de fer, j'avais pensé que cette question devait être examinée et discutée avec soin; j'avais formé une Commission dont j'avais confié la présidence à un honorable Pair de France, rapporteur du tribunat au Corps-Législatif, pour la loi de ventôse an XIII. J'avais appelé dans cette Commission des membres des deux Chambres, des membres de l'administration, et notamment un membre de cette Chambre, qui, dans un rapport particulier, venait d'indiquer quelques principes qui lui avaient paru devoir servir de guide dans la solution de la difficulté.

« Cette Commission était chargée d'examiner non-seulement cette question des chemins de fer, mais deux autres questions très-importantes et qui étaient mises en discussion en ce qui concernait le service des postes : l'une, c'était le projet d'expropriation des relais et de leur mise en adjudication, ce que l'orateur rappelait tout-à-l'heure; l'autre question, qui avait plusieurs fois été agitée dans cette en-

ceinte, était celle de savoir si les maîtres de poste avaient un droit tel sur l'indemnité de 25 centimes, que le Gouvernement dût rester étranger à la répartition de ce droit.

Je me place dans l'hypothèse où c'était un droit; mais ce droit, au moins faudra-t-il le restreindre aux termes de la loi de ventôse an XIII.

Voici comment est conçue cette loi :

« A compter du premier messidor prochain, tout entre- « preneur de voitures publiques ou de messageries qui ne se « servira pas des chevaux de la poste, sera tenu de payer, par « poste et par cheval attelé à chacune de ses voitures, 25 c. « au maître des relais dont il n'emploiera pas les chevaux.

« Sont exceptés de cette disposition les loueurs allant à « petites journées et avec les mêmes chevaux, les voitures « de place allant également à petites journées et avec les mê- « mes chevaux et partant à volonté et les voitures non- « suspendues. »

« Que prouve cette exception ? C'est que la loi ne reconnaît pas aux maîtres de poste comme on l'a dit en employant habilement des termes qui avaient plus de portée que ceux de la loi, le droit exclusif au transport des voyageurs. Cela est si vrai que ceux qui veulent voyager à petites journées, et en voiture non-suspendue ne paient rien aux maîtres de poste. Ce que la loi reconnaît aux maîtres de poste, c'est le droit exclusif de relayer, de fournir des chevaux, et elle dit que toutes entreprises qui relayeront et ne s'adresseront pas aux maîtres de poste, auront à leur payer une somme de.....

« J'insiste sur ces termes, parce que je veux montrer que la demande faite au nom des maîtres de poste, ne peut être considérée comme faite en vertu d'un droit. Quand les maîtres de poste viennent demander qu'on prélève sur le produit des chemins de fer une somme quelconque pour leur être attribuée, ils ne peuvent, à cet effet, invoquer le privilége de la loi de l'an XIII. Comme les chemins de fer, non plus que les bateaux à vapeur, n'ont pas besoin de chevaux de relais, les chemins de fer, non plus que les bateaux à vapeur, ne sont pas tenus, aux termes de la loi, de payer une subvention aux maîtres de poste; ce n'est donc pas un droit.

« Maintenant, quelle a été la conséquence du système de

la loi de l'an XIII ? La loi était claire; elle disait que l'entrepreneur de diligences paierait au maître de poste dont il n'emploierait pas les chevaux. En conséquence de cette loi, les maîtres de poste ont reçu directement chacun pour soi, et en proportion des voitures qui passaient devant leurs relais, le droit de 25 centimes.

« Il est résulté de là que, pour des maîtres de poste qui étaient placés dans des conditions absolument égales, sous le rapport du service public qui leur est confié, c'est-à-dire qui avaient à peu près par année le même nombre de voitures, le même nombre de malles, le même nombre d'estafettes, l'un a eu cependant des produits beaucoup plus considérables que l'autre.

« C'est ainsi que, dans beaucoup de localités, à mesure qu'il s'établissait des services de diligences, on voyait aussitôt surgir la prétention à avoir des relais de poste, non pas qu'on comptât beaucoup sur le transport des voitures en poste, mais parce qu'on était bien aise de recevoir le droit de 25 cent., c'est-à-dire que, par suite de ces demandes, auxquelles l'Administration a résisté tant qu'elle a pu, mais auxquels les intérêts de localité ont fait quelquefois accorder bon accueil, le public a souffert d'un prélèvement imposé au profit des maîtres de poste.

« Ainsi ce système a pour conséquence que le produit attribué au maître de poste, se distribue inégalement et dans une proportion tout autre que les services rendus qui sont demandés aux maîtres de poste, et que, de deux maîtres de poste pour lesquels le service public exige l'entretien d'un même nombre de chevaux, l'un se trouve dans une situation beaucoup plus favorable que l'autre ; c'est la conséquence d'un droit. Admettons-le pour le moment, le Gouvernement ne propose pas de le changer.

« Mais faut-il, quant aux choses pour lesquelles il n'existe pas de droit, entrer dans un pareil système ?

« Je conçois que les maîtres de poste, et ils le désirent, je conçois que les maîtres de poste, et ils ont fait valoir fort habilement leurs prétentions, soient venus demander d'une manière très modeste : « Attribuez-nous le produit d'un pré-
« lèvement sur les chemins de fer, ce prélèvement sera con-
« sidérable ou ne le sera pas, ce sera, un abonnement qui

« ne paraitra pas au budget, on n'en parlera pas dans les « discussions de la Chambre, et nous toucherons, comme « indemnité, ce prélèvement. »

« Messieurs, le Ministre des finances, chargé des intérêts du Trésor et des intérêts généraux, devait-il admettre ce raisonnement? Il ne l'a pas pensé.

« Voici ce qui est arrivé pour les 25 centimes.

« Il y a des lignes de chemins de fer où le service des postes est nécessaire pour les besoins généraux de l'Etat; pour ces lignes les 25 centimes ne sont pas très-abondants, et on a été obligé déjà depuis quelques années de demander au budget des subventions, pour les localités difficiles, à allouer aux maîtres de poste; il y en a plusieurs qui reçoivent jusqu'à 4, 5, et 6,000 fr. par an; c'était donc un système qui, en même temps qu'il attribuait à certains maîtres de poste beaucoup plus que l'intérêt du service ne l'exigeait, laissait peser sur l'Etat la charge de l'insuffisance des autres relais. Eh bien, Messieurs, le système d'un prélèvement sur le produit des chemins de fer aurait le même résultat.

Certains maîtres de poste trouveraient cela fort va ntageux, et réaliseraient un bénéfice considérable. Quant aux autres, qui n'auraient pas un produit suffisant pour faire leur service, il faudrait que l'Etat les subventionnât.

« Nous avons pensé que l'Etat était la bourse commune; nous avons pensé que si les maîtres de poste avaient besoin d'une subvention pour faire leur service, cette subvention devait être payée par l'Etat, et que si de nouvelles ressources devaient été créées, ces ressources devaient être attribuées à l'Etat.

« Il y avait un autre motif, d'ailleurs, qui rendait impossible l'adoption du système proposé par les maîtres de poste. Comment faire la répartition?

Ainsi, par exemple, je prends le chemin d'Orléans. Le chemin d'Orléans passe très-près des relais de Villejuif et de Fromenteau, qui ne conduisent pas à Orléans; il s'éloigne plus des relais de Berny, Longjumeau et Arpajon, qui mènent à Orléans. Sont-ce les maîtres de poste des premiers relais qui prendront les 2 centimes proposés, ou chacun en aura-t-il sa part?

Le chemin de Rouen passe très-près de la route qu'on

appelle la route d'en bas ; il passe loin de la route d'en haut. Mais il n'en fait pas moins un mal très-considérable à la route d'en haut. Faudra-t-il distribuer les 2 centimes d'indemnité entre les maîtres de poste de la route d'en haut ou les maîtres de poste de la route d'en bas ?

« Les maîtres de poste ne sont pas embarrassés pour cela ; ils disent qu'il faut donner des indemnités à tout le monde. Ils ont distribué des projets qui abrégeraient bien la tâche du Gouvernement, s'il veut entrer dans leur voie, et desquels il résulte que l'on conserverait aux maîtres de poste ce qu'ils percevaient avant que les 25 centimes fussent établis.

« Il y a un premier projet dans lequel la loi du 15 ventose an XIII est toujours conservée. « Il ne faut pas abandonner les 25 centimes ; il sera perçu une taxe sur les « chemins de fer ; la perception se fera par l'administration « des contributions directes ; la répartition de l'indemnité « aura lieu chaque année entre les différents maîtres de « poste placés dans la direction du chemin de fer et des « bateaux à vapeur, et dans la proportion du préjudice « qu'ils auront éprouvé. Elle sera payée par l'administra- « tion des postes, et en vertu d'un règlement d'administra- « tion publique. L'indemnité payée par les relais en vertu « de la loi de ventôse an XIII servira de base pour l'in- « demnité nouvelle. Pour cette répartition, on prendra la « moyenne des trois dernières années avant l'établissement « des chemins de fer et l'établissement des bateaux à vapeur. « Elle sera comparée, cette moyenne, aux produits annuels « avant et après ; cette création et la diminution étant re- « connue, elle déterminera le taux de l'indemnité qui doit « revenir à chaque ayant-droit. »

« Ainsi, vous le voyez, dans ce système, les maîtres de poste recevraient d'une manière permanente, sauf une révision tous les trois ans, recevraient, dis-je, une indemnité égale à celle qu'ils touchaient dans les trois années qui ont précédé l'établissement des chemins de fer. Ainsi, tel maître de poste qui, avant cet établissement, avait entretenu cent chevaux pour son service, mais qui, après l'établissement, n'en aurait entretenu que douze ou quinze,

ne continuerait pas moins de recevoir une indemnité calculée en proportion de cent chevaux.

« On a prédit que ce système pourrait faire difficulté, et on vous en propose un autre qui rentre, sous un certain rapport, dans celui du Gouvernement, mais qui en diffère sous le rapport du chiffre et de la base de l'indemnité et des subventions. On vous dit : Une somme de 800,000 fr. est allouée au Ministre des finances, au budget de 1844, pour indemnité supplémentaire aux maîtres de poste dont l'existence sera menacée par le chemin de fer et les bateaux à vapeur.

« Messieurs, j'ai indiqué tout-à-l'heure ce que je considérais, dans l'hypothèse la plus large, comme le droit des maîtres de poste ; ce droit est celui de fournir des chevaux de relais ou de recevoir une indemnité de ceux qui n'emploient pas ces chevaux. Ce droit reste maintenu par l'état de chose actuel, mais il est certain, je le reconnais avec le préopinant, qu'en fait la situation des maîtres de poste éprouve un changement très-notable. Ce changement ne m'a pas paru devoir entraîner, pour conséquence d'attribuer aux maîtres de poste, une espèce de privilége régulier sur certains produits qu'ils partageraient entre eux, quelle que fût l'élévation de ces produits, et lorsque les développements des relations les auraient portés à des sommes infiniment supérieures aux besoins réels des maîtres de poste.

« Il nous a paru que, si on maintient l'institution des maîtres de poste, il y avait un système plus vrai, plus exact à adopter, c'est celui du nombre des chevaux dont les maîtres de poste ont besoin pour les services publics auxquels les relais sont destinés. De là dépendent les frais qu'entraînent l'entretien et le renouvellement de ces chevaux, et les recettes qu'ils font. Le Gouvernement pense qu'il est plus avantageux de se borner à donner aux maîtres de poste une subvention correspondante au déficit qui résulte de ce calcul, que de leur donner quelque chose d'aléatoire, qui, nécessairement, s'élèverait beaucoup plus haut.

« On est effrayé de voir cette dépense paraître dans le

budget; on dit que c'est une charge nouvelle pour le pays.

« Messieurs, le droit de 25 centimes qui est payé aux maîtres de poste, quoiqu'il n'entre pas dans la caisse de l'Etat, n'en est pas moins une charge pour le pays. Les 6 millions et tant payés le sont aux dépens de quelqu'un. De ce qu'ils entrent dans la caisse des maîtres de poste, cela n'en change pas le caractère.

« Eh bien! j'ai ici un relevé duquel il résulte que le produit du droit de 25 centimes est, pour un an, de 416,000 francs.

« Il est vrai que le Trésor public paiera 184,000 fr. qu'il ne paie pas, et, sous ce rapport, le budget grossirait; mais le pays paiera en réalité plus de 200,000 fr. de moins qu'il ne payait.

« Ainsi, si cela figure au budget, si le chiffre du budget en augmente, ce n'est pas une raison pour que ce soit plus onéreux; c'est, au contraire, moins onéreux pour le pays.

« En résumé, Messieurs, il y a longtemps déjà que, par suite des développements et des progrès de la comptabilité publique, on a renoncé à ces spécialités toujours douteuses, parce que toujours, comme il est arrivé pour les maîtres de poste, ceux pour lesquels ces spécialités dépassent les besoins réels ne restituent rien à l'Etat, tandis que, pour ceux pour lesquels il y a insuffisance, l'Etat est obligé de venir à leur secours.

« Depuis longtemps on a tendu à effacer, et on est parvenu à effacer de la comptabilité publique, toutes ces spécialités. Je vous demande de ne pas en introduire une nouvelle en ce qui concerne les maîtres de poste.

« Si vous voulez (c'est là l'opinion du Gouvernement, et je vous en donne les motifs), si vous voulez maintenir l'institution, faites tous les sacrifices nécessaires pour cela; mais faites ces sacrifices d'une manière apparente, de telle sorte que vous puissiez toujours en mesurer l'étendue, et les restreindre à la proportion exacte dans laquelle ils doivent s'étendre.

« N'entrez donc pas dans ce système d'un impôt spécial, attribué à telle charge particulière. Si vous jugez que les chemins de fer doivent supporter un impôt plus élevé que

celui qu'ils supportent maintenant, question dans laquelle le Gouvernement a pensé qu'il ne devait pas prendre l'initiative, parce qu'il lui a paru qu'au moment où l'on faisait des concessions, et où l'on déterminait les limites de ces concessions, établir un impôt de plus, c'était, en réalité, faire demander un avantage de plus par ceux avec qui on traitait; mais enfin, si vous pensez que cet impôt doit être, établissez-le, mais établissez-le au profit de l'Etat; que le produit entre dans les caisses publiques, et ensuite donnez aux maîtres de poste la somme qui leur est nécessaire pour exister.

« Si vous pensiez, comme on l'a proposé en Belgique, et je dois dire que je suis tout-à-fait opposé à cette idée, qu'il fallût étendre le droit de 25 centimes aux voitures voyageant à petites journées, faire peser un impôt sur les voitures destinées en général aux voyageurs qui appartiennent à la classe la moins aisée; je le répète, je suis opposé à cette idée; mais si vous le pensez, établissez cet impôt au profit de l'Etat; faites-le entrer dans les caisses de l'Etat; mais ne l'attribuez pas aux maîtres de poste.

« On dit que, dans cette situation, la position des maîtres de poste est précaire. On dit qu'ils ont besoin de sécurité, qu'ils ont besoin de pouvoir compter sur l'avenir, et, qu'avec un crédit au budget, leur situation est incertaine.

« Comment! Messieurs, ce qui est porté au budget de l'Etat place ceux au profit de qui ce crédit est établi dans une situation précaire? Les créanciers de l'Etat, dont les rentes sont portées au budget, sont dans une situation précaire? Toutes nos institutions, parce que le budget de l'Etat comprend les sommes qui leur doivent être attribuées, sont dans une situation précaire?

« La conséquence de cela serait de rétrograder aux temps les plus éloignés, je puis dire les plus barbares, en matière de finances; ce serait d'affecter à chaque nature de service, pour l'assurer, une nature de produit spécial.

« Non, Messieurs, si la Chambre, comme je l'espère, entre dans la voie que le Gouvernement lui propose, si elle pense que l'institution des maîtres de poste doit être maintenue, et qu'on doit faire pour ce maintien les sacrifices nécessaires, mais seulement les sacrifices nécessaires, si

les crédits sont adoptés, la situation des maîtres de poste sera aussi bien garantie que la situation de toutes les autres parties prenantes au budget de l'Etat.

« J'arrive maintenant au système opposé ; c'est celui qui a été soutenu hier à cette tribune. On vous a dit : « Il faut laisser les choses suivre leur cours; si les chemins de fer rendent la poste inutile, laissons tomber la poste; ne cherchons pas à entretenir d'une manière factice un moyen imparfait, dépassé par un autre. Que la révolution industrielle s'accomplisse, et si les maîtres de poste doivent périr, c'est un sort commun avec beaucoup d'autres industries. On vous a cité les télégraphes qui pouvaient être coupés aussi bien que les chemins de fer, et, cependant, on se sert des télégraphes.

« On vous a cité l'éclairage au gaz qui peut être interrompu par un accident, et cependant cela n'empêche pas qu'à côté du gaz on n'a pas maintenu les anciens réverbères. On vous a dit : Faites-en autant pour les postes.

« Je pourrai vous dire que, précisément pour les télégraphes, à cause de l'inconvénient signalé, des changements assez considérables ont eu lieu il y a quelques années, et qu'il en est résulté que, pour les points importants, il y a au moins deux manières de faire arriver les dépêches télégraphiques.

« Je pourrais dire aussi que, pour l'éclairage, l'inconvénient n'est pas aussi grand que celui qui doit résulter de l'interruption du service du chemin de fer. Lorsqu'un accident viendrait interrompre la transmission du gaz dans les conduits, et par suite à laisser dans l'obscurité les réverbères si brillants ordinairement, on trouverait cependant, s'il y avait danger pour la sécurité publique, on trouverait, dans l'intérieur des maisons des moyens d'y suppléer momentanément.

« Je ne crois donc pas que la comparaison soit complètement exacte, et je maintiens que la situation des chemins de fer, exposant quelquefois, par suite d'événements divers, à une interruption de service, il y a quelque raison pour laisser à côté un autre service qui puisse suppléer à celui-là, et marcher parallèlement avec lui. Je crois ensuite que, pour les services publics, il y a des circonstances dans les-

quelles les chemins de fer pourraient être insuffisants, et qu'il est bon de conserver d'autres ressources.

« Je crois enfin que c'est une chose nécessaire, avantageuse pour un pays comme la France, de conserver dans ses lignes essentielles le service des postes tel qu'il est organisé. Il y a là un intérêt réel, un intérêt de civilisation : il faut que la France offre aux Français eux-mêmes et aux étrangers qui veulent parcourir son territoire, les moyens de transport qui existent dans les autres pays. Le Gouvernement a donc pensé que, sur les lignes principales, il ne devait pas abandonner les relais de poste; il a pensé qu'il y avait une utilité plus grande que le sacrifice qu'entraînerait le maintien de ce service.

« Tels ont été les motifs qui l'ont porté à faire examiner avec soin quelles étaient les sommes nécessaires aux relais actuellement frappés par les chemins de fer, et à venir vous demander les crédits nécessaires pour assurer ce maintien. Sa demande n'a rien qui ressemble à une indemnité. Un orateur disait hier : Indemnité on subvention, peu importe. Je lui demande pardon, ce n'est pas la même chose.

« Dans les propositions du Gouvernement, la subvention n'a rien qui ressemble à une indemnité; c'est le prix d'un service payé. La quotité est proportionnée au service rendu, et elle a le même caractère que toutes les autres dépenses de l'Etat.

« Je pense donc, Messieurs, et j'espère que les considérations que je viens de présenter seront suffisantes pour justifier la proposition du Gouvernement, je pense donc que vous ne ferez nulle difficulté d'accorder non-seulement la subvention demandée pour l'exercice de 1843, qui est consentie par votre Commission, mais encore celle qui est demandée pour l'exercice de 1844 ; elles sont fondées l'une et l'autre sur les mêmes considérations.

« J'ajoute que je ne me suis pas bien rendu compte des motifs qui ont porté la Commission à faire une distinction entre ces deux années. Je conçois très-bien le système que je ne trouve pas conforme aux vrais intérêts de l'Etat, je comprends très-bien le système qui refuse tout; je con-

çois également le système qui accorde tout : je ne conçois pas celui qui n'accorde qu'une partie. »

Un membre dit qu'au fond de la discussion se trouve toujours cette difficulté ; la conservation des relais est-elle possible ? Peut-on concilier leur existence avec celle des chemins de fer ?

L'orateur croit, avec M. le Ministre et la Commission spéciale, que les maîtres de poste, agents commissionnés capables de transmettre leurs brevets, n'ont pas droit à une indemnité, si leurs bénéfices diminuent.

L'indemnité de 25 centimes sur les messageries, attribuée aux maîtres de poste, était une affaire d'utilité publique.

C'était la condition nécessaire du maintien des relais qui avaient été détruits en 1789, et qui, depuis lors, malgré l'assistance de l'Administration, n'avaient eu qu'une existence précaire. On comprimait par là le monopole, sans lequel ce service ne peut subsister. Mais aujourd'hui, vis-à-vis des chemins de fer qui opèrent même les transports de toute espèce, une semblable demande aurait pour base l'intérêt particulier, et non plus l'utilité publique ; et, à ce point de vue, elle ne mériterait aucune considération.

En doit-il être autrement de la subvention que M. le Ministre des finances veut leur accorder ? Il la présente comme le moyen de maintenir un service public. L'orateur la comprendrait s'il ne s'agissait de telle ou telle route spéciale sur laquelle, sans la subvention, le service du transport des dépêches ne pourrait plus se faire.

Mais on se place à un point de vue plus général. On présente l'ensemble des relais comme une institution qu'on veut, en général, conserver, et c'est dans ce but qu'on demande la subvention. Or, c'est là, selon lui, un but vain qu'on ne pourra atteindre avec la concurrence des chemins de fer.

Les messageries, la subvention et les voyageurs en poste font subsister les relais ; mais à mesure que les chemins de fer se créent, toute cette circulation disparaît. C'est ce qui est arrivé sur la route d'Orléans. Or, la subvention

qu'on veut leur accorder, se compose de la différence entre les recettes antérieures à l'ouverture du chemin de fer et les recettes actuelles ; mais cette différence ne peut que grandir ; et dans quel but conserverait-on les relais ? Qu'on ôte des relais les chevaux nécessaires aux messageries et aux malles-postes qui se transporteront par les chemins de fer, il ne restera plus qu'un très-petit nombre de chevaux sans emploi et sans utilité ; ce serait maintenir un service sans but.

N'y aurait-il pas un véritable abus à accorder une subvention dans un tel cas ? Quel secours, quel moyen de concurrence peut-on espérer d'établissements réduits à de telles proportions.

Il est certain malheureusement que les propriétaires des relais souffriront, et ne pourront pas renouveler leurs baux ; mais c'est une conséquence de la force des choses à laquelle il faut se résigner.

On a proposé de centraliser l'indemnité des 25 cent. et d'en distribuer le produit aux maîtres des relais, selon le dommage qu'ils auraient souffert.

L'orateur approuve M. le Ministre des finances d'avoir repoussé cette mesure ; la répartition, entre autres difficultés, est une chose presque impraticable en fait. L'orateur vote contre le projet.

Un deuxième membre pense qu'il conviendrait de se borner à discuter les propositions du Gouvernement et de la Commission. Il serait téméraire et prématuré d'improviser un nouveau système pour le maintien des relais.

La proposition du Gouvernement n'est pas une vraie solution ; c'est un expédient qui peut offrir des avantages, mais qui présente aussi des dangers.

La Chambre doit repousser cette mesure qui, sans rien résoudre, permettrait au Gouvernement de se maintenir dans le provisoire, et de perpétuer un état de choses fâcheux. Elle renferme d'ailleurs une souveraine injustice, en plaçant les maîtres de poste dans une position incertaine et précaire.

Elle tranche la question de savoir s'il faut maintenir les relais sur les lignes de chemin de fer. Selon l'orateur, c'est

une dépense véritablement superflue. Mais le Gouvernement seul peut prendre l'initiative de la solution, et en proposer le mode. C'est là son droit et son devoir. Au lieu de cela, il propose une mesure temporaire, qui ajourne, et qui, dans l'exécution, présente des difficultés sans nombre.

Pour les maîtres de poste, il n'y a pas propriété, car il n'y a pas contrat ; ils sont libres de se retirer, comme l'Etat de créer d'autres relais, il n'y a donc pas droit de leur part à une indemnité ; mais l'Administration doit prendre en considération le service public, le dommage qu'ils encourent par suite de la création des chemins de fer. Or, la proposition du projet de loi ne pourvoit pas convenablement à cette difficulté.

Si le Gouvernement reconnaît comme un fait que le service des relais n'est plus nécessaire partout où un chemin de fer s'ouvre, c'est la destruction d'un monopole par un fait nouveau ; il n'en est pas responsable ; il n'y a pas droit à indemnité, il ne peut s'agir que de secours.

Si, au contraire, il veut maintenir, comme utiles, les relais à côté des chemins de fer, il doit y pourvoir par une mesure générale destinée à assurer ce service.

M. LE MINISTRE DES FINANCES répond, qu'il est imposible de résoudre, d'une manière absolue, et dès à présent, une question aussi nouvelle et aussi compliquée. En Allemagne, la mesure qui a été adoptée, ne l'a été que pour trois ans. C'est pour pouvoir préparer une solution définitive, que le Gouvernement a proposé la mesure provisoire de la subvention. Si elle était repoussée, ce vote ne pourrait s'interpréter que comme l'abandon des maîtres de poste à l'influence des évènements.

L'orateur repousse l'opinion du préopinant qui admet que, même en l'absence de tout droit, il peut y avoir lieu à secours et à indemnité, seulement à titre d'intérêts ; c'est un principe dangereux que l'orateur se gardera bien d'adopter. On ne doit d'indemnité que pour assurer un service public utile, et qu'on veut maintenir.

Le Gouvernement persiste dans sa proposition.

UN MEMBRE fait observer que la Chambre ne peut, dès à

présent, prendre l'initiative et la responsabilité de la solution d'une telle question. Elle ne fait que provoquer le Gouvernement à présenter cette solution : elle le fera en refusant le crédit demandé qui n'est qu'un expédient.

Si le Gouvernement reconnaît que ce service est nécessaire, il fera ce qui a été fait en 1793 et en l'an XIII, quand on a voulu créer les relais de postes. La Chambre examinera le mode proposé, et c'est alors seulement que la question pourra être jugée en connaissance de cause.

UN MEMBRE DE LA COMMISSION dit :

« M. le Rapporteur de la Commission, faisant partie de la minorité sur la question qui occupe en ce moment la Chambre, m'a prié de le remplacer pour exposer les motifs qui ont décidé le vote de la majorité. Messieurs, la Commission s'est vivement préoccupée de la question qui vous est soumise ; elle en a fait l'objet d'une attention constante et sérieuse ; elle est entrée dans un examen approfondi ; mais c'est précisément à cause des nombreuses complications que présente cette question, c'est précisément parce qu'elle a compris que si l'on voulait avoir une solution complète, le temps qui lui était accordé pour l'examen de tous les crédits supplémentaires et extraordinaires ne lui suffirait pas, qu'elle a jugé devoir écarter d'elle la responsabilité d'une pareille décision. Elle s'est réunie sur un seul point par des motifs divers, c'est qu'une résolution aussi grave dans ses conséquences et aussi complexe dans son objet, ne pouvait pas être demandée à la Chambre d'une manière incidente et dans un article des crédits supplémentaires.

« Elle a jugé, à la majorité de sept contre deux, qu'il fallait appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de proposer, par une loi, la solution d'une question qui ne peut être résolue que par une loi spéciale.

« Les explications que vient de donner tout-à-l'heure le préopinant, sur le fond même de la question, et particulièrement sur les effets de la subvention, se rapportent parfaitement à la pensée de la Commission.

« La Commission a pensé que la solution, ou plutôt l'expédient que proposait le Gouvernement, était une mesure

tout-à-fait précaire pour les intéressés, une charge incertaine et variable pour le Gouvernement, et que c'était plutôt une aggravation qu'un remède à la situation.

« M. le Ministre des finances demandait tout-à-l'heure pourquoi la Commission avait accordé le crédit de 1843, et pourquoi elle avait rejeté celui de 1844. La raison en est bien simple

« La Commission n'avait pas besoin de rejeter les deux crédits; il lui suffisait d'arrêter le cours de la subvention; elle aurait vu quelque inconvénient à rejeter le crédit de 1843, et elle n'en a trouvé aucun à repousser celui de 1844. En effet, si le crédit de 1844 est rejeté par la Chambre, le Gouvernement sera obligé d'apporter une loi à la session prochaine; la situation des choses saurait bien l'y contraindre. Les opinions si divergentes que vous avez entendues depuis le commencement de cette discussion, sont la preuve de la difficulté d'une solution immédiate.

« C'est donc bien convaincue et bien pénétrée de l'impossibilité de résoudre la question dans les termes où elle lui était posée, que la Commission n'a pas voulu assumer sur elle la responsabilité de la trancher au fond.

« Elle n'a pas cru qu'elle y fût appelée, et elle a rejeté le crédit de 1844, afin d'obliger le Gouvernement à venir vous présenter un projet spécial. »

Un membre dit que d'autres membres de la Commission ont refusé le crédit pour 1844, par la raison qu'on ne leur fournissait pas tous les renseignements nécessaires pour résoudre la question. Il leur paraît que M. le Ministre des finances veut maintenir les relais en concurrence avec les chemins de fer; principe sur lequel il leur paraît impossible de se prononcer en présence de ce qui se passe sur les lignes déjà ouvertes L'établissement et le maintien de ce double service de transport pourraient être la cause de charges toujours croissantes pour l'Etat; c'est pour provoquer la solution générale que plusieurs membres ont accordé les crédits pour 1843 et refusé ceux de 1844.

Un deuxième membre dit que la majorité qui a accepté les propositions énoncées au rapport, se compose de plu-

sieurs éléments. On repousse le crédit, pour 1844, pour provoquer une loi générale. Mais les uns entendaient que cette loi assurerait une indemnité aux maîtres de poste, non comme rémunération d'un service, mais comme rémunération de dommages. D'autres voyaient, avec regret, le Gouvernement s'engager dans un système qui avait pour résultat le maintien du réseau partiel tout entier, tandis qu'ils pensent que plusieurs parties de ce réseau devront cesser d'exister. Enfin, les derniers voulaient une loi qui, dans l'intérêt de l'Etat, et pour soutenir les relais nécessaires, créât une nouvelle attribution sur les chemins de fer.

L'orateur n'a vu aucune différence entre les crédits demandés pour 1843 et ceux pour 1844.

Les pertes, pour les maîtres de poste, sont les mêmes dans les deux années ; car ils sont toujours contraints à entretenir le même nombre de chevaux, et leurs récoltes continuent de diminuer. On leur accorde la somme nécessaire pour qu'ils remplissent leurs obligations : c'était le caractère du projet de loi. La subvention a donc l'avantage de résoudre la question dans l'intérêt du Trésor, elle la résout aussi dans l'intérêt des maîtres de poste. C'est par ces raisons que la minorité l'avait adoptée.

Un troisième membre soutient le projet de la Commission. Il s'attache à signaler la différence entre une rétribution payée aux maîtres de poste par ceux qui voyagent, et la même subvention payée par l'État. Au premier cas, ce sont seulement ceux qui profitent du service qui le paient. Dans le second, il est payé par la totalité des contribuables. L'orateur regarde comme très important le vote que la Chambre va rendre ; car si elle accorde le crédit pour 1843, il n'y a aucune raison pour le refuser pour 1844.

M. le Président met aux voix le crédit de 136,948 fr. 21 c. demandé pour l'exercice 1843.

— Non adopté.

Crédit de 184,165 fr. 15 c. pour l'exercice 1844.

— Non adopté.

TABLEAU D.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.

Dépenses des cultes.

CHAPITRE XIV.

Réparations de la cathédrale de Troyes (loi du 25 juin 1841)........................... 78,682 fr. 87 c.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE VI.

Dépenses du matériel des lignes télégraphiques (loi du 11 juin 1842)........................ 3,358 fr. 80 c.

CHAPITRE XLI.

Construction du tombeau de l'Empereur Napoléon (loi du 1er juillet 1843).................... 474,312 fr. 65 c.

CHAPITRE XLI.

Travaux de peinture et de sculpture aux Palais de la Chambre des Pairs (loi du 11 juin 1842)... 265,441 fr. 40 c.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PREMIÈRE SECTION. — *Service ordinaire.*

CHAPITRE XIX.

Achèvement de divers monuments de la capitale (loi du 6 juillet 1836)..................... 57,606 fr. 21 c.

CHAPITRE XXIII.

Réparation des dommages causés par les inondations extraordinaires aux routes royales et départementales, aux voies navigables et digues et aux levées qui bordent les rivières (loi du 31 janvier 1841)...... 244,976 fr. 16 c.

CHAPITRE XXIV.

Subventions aux Compagnies concesssionnaires des ponts

suspendus qui ont été emportés ou endommagés par les eaux (loi du 31 janvier 1841)............. 122,334 fr.

CHAPITRE XXV.

Réparations des dommages causés aux voies navigables, ainsi qu'aux digues qui bordent les rivières, par la crue et le débordement des eaux (loi du 13 juin 1841). 250,000 f.

CHAPITRE XXVI.

Réparations des digues et levées de la vallée du Rhône (loi du 22 mai 1842)........................ 700,000 fr.

CHAPITRE XXVII.

Rétablissement des communications interrompues sur les routes royales et voies navigables (loi du 23 novembre 1840)........................... 36,497 fr. 80 c.

CHAPITRE XXVIII.

Secours extraordinaires aux départements qui ont souffert des inondations, pour le rétablissement des communications sur les routes départementales (loi du 23 novembre 1840)................................ 11,200 fr.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

PREMIÈRE SECTION. — *Service ordinaire.*

CHAPITRE VIII.

Travaux du matériel naval (ports)...... 227,549 fr. 03 c.

MINISTÈRE DES FINANCES.

CHAPITRE LXXXVII.

Remplacement des poids de 25 kilogr. pour le service des contributions indirectes (loi du 10 juin 1841). 15,000 fr.

CHAPITRE LXXIX.

Frais de construction de six paquebots à vapeur destinés à établir une communication directe entre Marseille et Alexandrie (loi du 11 juin 1841).... 1,124,571 fr. 53 c.

CHAPITRE LXXX.

Frais de construction de trois paquebots à vapeur destinés au service des communications entre Marseille et la Corse (loi du 11 juin 1841)............... 330,204 fr. 83 c.

CHAPITRE LXXXI.

Complément de frais de premier établissement de deux paquebots pour la correspondance avec le Levant (loi du 11 juin 1841)..................... 164,969 fr. 54 c.

— Adoptés.

—Les tableaux C et D étant terminés, la Chambre revient à l'art. 2 qui est adopté ainsi qu'il suit :

« Il est accordé, sur le même exercice 1843, des crédits extraordinaires montant à la somme de seize millions cinq cent quarante-deux mille huit cent soixante-treize francs trente-deux centimes (16,542,873 fr. 32 c.)

« Ces crédits extraordinaires demeurent répartis, entre les différents départements ministériels, conformément aux états C et D ci-annexés.

Art. 3.

« Les crédits accordés sur l'exercice 1843, par la loi du 11 juin 1842 et par des lois spéciales, sont réduits d'une somme de 6,159,000 fr.

« Ces annulations de crédits demeurent fixées, par Ministère et par chapitre, conformément à l'état E ci-annexé. »

ETAT E.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PREMIÈRE SECTION.—*Service ordinaire.*

CHAPITRE XXIV.

Subventions aux Compagnies concessionnaires des ponts suspendus qui ont été emportés ou endommagés par les eaux (loi du 31 janvier 1841).............. 62,000 fr.

CHAPITRE XXVI.

Réparations des digues et levées de la vallée du Rhône (loi du 22 mai 1842) . . . . 350,000 fr.

CHAPITRE XVI *bis*.

Réparations des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et ses affluents . . . 775,000 fr.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

PREMIÈRE SECTION. — *Service ordinaire.*

CHAPITRE IV.

Etats majors. . . . . 292,000 fr.

CHAPITRE IX.

Solde et entretien des troupes. . . . . 5,298,000 fr.

CHAPITRE XI.

Lits militaires. . . . . 125,000 fr.

CHAPITRE XVIII.

Dépenses temporaires. . . . . 14,000 fr.

CHAPITRE XXVI.

Invalides de la guerre. . . . . 18,000 fr.

— Adoptés.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

PREMIÈRE SECTION. — *Service ordinaire.*

CHAPITRE XXV *bis*.

Dépenses générales des établissements français de l'Océanie. . . . . 1,225,000 fr.

— L'article 3 et le tableau sont adoptés.

Art. 4.

« Les crédits accordés pour les services spéciaux, portés pour ordre au budget 1843, sont augmentés de la somme de 272,000 fr., conformément à l'état F ci-annexé. »

ETAT F.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.

Imprimerie royale.

CHAPITRE III.

Dépenses d'exploitation non susceptibles d'une évaluation fixe.

Article premier.

« Salaires des ouvriers et indemnités de travaux extraordinaires, 129,000 fr.

Art. 2.

« Appointements et achats pour le service des ateliers, 143,000 fr. »

— L'art. 4 et l'état F sont mis aux voix et adoptés.

TITRE II.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1844.

Art. 5.

« Il est alloué, sur l'exercice 1844, au-delà des crédits accordés par la loi de finances du 24 juillet 1843, des crédits supplémentaires montant à 736,764 fr.

« Ces crédits supplémentaires demeurent répartis conformément aux états G et H ci-annexés. »

ETAT G.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

CHAPITRE XII.

Institut. Académie des sciences morales et politiques, 6,000 fr.

CHAPITRE XIX.

Etablissements divers. Académie royale de médecine. 500 f.

ETAT H.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

CHAPITRE XI.

Missions extraordinaires.............. 350,000 fr.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

CHAPITRE VIII.

Encouragements aux manufactures et au commerce, publication des brevets d'invention, missions et travaux statistiques.......................... 12,000 fr.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Service administratif et de perception des douanes dans les départements.

CHAPITRE XLIX.

Personnel. — Traitement des agents du service administratif et de perception .... 35,700 fr.

Traitements des agents du service actif...... 179,200 fr.

CHAPITRE LI.

Dépenses diverses. — Dépenses fixes résultant de baux ou abonnements.......................... 12,700 fr.

Dépenses administratives.................. 17,900 fr.

Service administratif et de perception des contributions indirectes dans les départements.

CHAPITRE LIII.

Matériel.—Papiers, impressions, registres, achats d'instruments, emballages et transports, etc........ 10,000 fr.

Service administratif et de perception des postes dans les départements.

CHAPITRE LXI.

Matériel.—Frais d'impressions, timbres et cachets. 64,500 f.
Entretien de bâtiments .... 42,000 fr.

Transport des dépêches.

CHAPITRE LXIII.

Personnel.—Transport en paquebots (appointements et soldes)...................................... 6,264 fr.

— L'art. 5 et les états sont adoptés.

Art. 6.

« Il est accordé, sur le même exercice 1844, des crédits extraordinaires montant à la somme de 4,336,643 fr. 40 c.

« Ces crédits extraordinaires demeurent répartis entre les divers départements ministériels, conformément aux états I et J ci-annexés.

ETAT I.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE XII.

Etablissement des beaux-arts................ 31,000 fr.

— Adopté.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale. (Personnel)......... 20,000 fr.

La Commission propose la suppression de ce chapitre.

— Le chapitre est mis aux voix ; il n'est pas adopté.

CHAPITRE II.

Administration centrale. (Matériel)...... 3,653 fr. 50 c.

CHAPITRE II *bis*.

Administration centrale (Matériel).......... 180,000 fr.

CHAPITRE XXIII.

Dépenses des services militaires aux colonies. (Personnel) .... 140,410 fr.

CHAPITRE XXIV.

Dépenses des services militaires aux colonies. (Matériel) .... 300,000 fr.

CHAPITRE XXV.

Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et Bourbon. — Service général, 70,000 fr.; service local, 500,000 fr.

CHAPITRE XXVII.

Subventions à divers établissements coloniaux. 120,000 fr.

MINISTÈRE DES FINANCES.

CHAPITRE LXXII.

Service des tabacs. — Frais d'acquisition d'un immeuble pour le magasin des tabacs au Havre... 330,000 fr.

— Le tableau I est mis aux voix et adopté.

Etat J.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

CHAPITRE XXV.

Dépenses à la charge du legs fait à l'Université par M. Janson de Sailly.............................. 21,579 fr. 90 c.

CHAPITRE XXVI.

Réimpression des œuvres scientifiques de Laplace. 40,000 f.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PREMIÈRE SECTION. — *Service ordinaire.*

CHAPITRE XXIII.

Réparations des dommages causés par les inondations extraordinaires aux routes royales et départementales, aux

voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées (loi du 31 janvier 1841)............................ 80,000 fr.

CHAPITRE XXIV.

Subventions aux Compagnies concessionnaires des ponts suspendus qui ont été emportés ou endommagés par les eaux (loi du 31 janvier 1841)............ 100,000 fr.

CHAPITRE XXV.

Réparations des dommages causés aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées qui bordent les rivières, par la crue et le débordement des eaux (loi du 31 juin 1841)................................ 100,000 fr.

CHAPITRE XXVI.

Réparations des dommages causés aux digues qui bordent la vallée du Rhône entre Lyon et la mer, ainsi qu'au canal d'Arles à Bouc, par la crue et le débordement des eaux (loi du 22 mai 1842).............. 500,000 fr.

CHAPITRE XXVII.

Réparations des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et ses affluents... 775,000 fr.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

PREMIÈRE SECTION. — *Service ordinaire.*

CHAPITRE XXVII.

Dépenses générales des établissements français de l'Océanie................................ 1,225,000 fr.

— Le tableau J est adopté.

La Chambre revient à l'article 6 qui se trouve modifié, ainsi qu'il suit :

« Il est accordé, sur le même exercice 1844, des crédits extraordinaires montant à la somme de 4,516,643 fr. 40 c.

« Ces crédits extraordinaires demeurent répartis entre

les divers départements ministériels, conformément aux états I et J ci-annexés. »

— Adopté.

Art. 7.

« Il est accordé sur l'exercice 1844, pour paiement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de 175,696 fr. 11 c.

« Ces crédits extraordinaires spéciaux sont répartis entre les différents départements ministériels, conformément à l'état K ci-annexé. »

Art. 8.

« Il sera pourvu aux dépenses autorisées par les articles 5, 6 et 7 qui précèdent, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1843. »

— Adopté.

TITRE III.

Annulations et suppléments de crédits pour les travaux extraordinaires.

Art. 9.

« Les crédits accordés par diverses lois sur les exercices 1842 et 1843, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les travaux extraordinaires et les grandes lignes de chemins de fer, sont réduits, conformément au tableau L ci-annexé, d'une somme de 14,304,047 fr. 43 cent., restée sans emploi sur lesdits exercices, savoir :

« Exercices 1842, 14,239,047 fr. 43 c.

— 1843, 65,000 fr.

14,304,047 fr. 43 c. »

Art. 10.

« Conformément au tableau L ci-annexé, des crédits supplémentaires montant à 15,690,365 fr. 39 c., sont ouverts,

sur les exercices 1843 et 1844, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les services mentionnés à l'article précédent, savoir :

« Sur l'exercice 1843	14,515,365 39
« Sur l'exercice 1844	1,175,000 00
	15,690,365 39

— Adopté.

TITRE IV.

Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos.

Art. 11.

« Il est accordé, en augmentation des restes à payer des exercices 1839, 1840 et 1841, des crédits supplémentaires pour la somme de 733,917 fr. 85 c, montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, suivant l'état M ci-annexé. »

Art. 12.

« Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de 193,906 fr. 69 c., à l'effet de pourvoir, à défaut du Gouvernement de la Grèce, au complément du paiement du semestre échu le 1er septembre 1843 des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt négocié le 12 janvier 1833 par ce Gouvernement, jusqu'à concurrence de la portion garantie par le Trésor de France, en exécution de la loi du 14 juin 1833 et de l'ordonnance royale du 9 juillet suivant.

« Les paiements qui seront faits en vertu de l'autorisation donnée par le présent article, auront lieu à titre d'avances à recouvrer sur le Gouvernement de la Grèce. Il sera rendu annuellement aux Chambres un compte spécial de ces avances et des recouvrements opérés en atténuation. »

— Adoptés.

On procède au scrutin secret sur l'ensemble du projet de loi. L'appel et le réappel terminés, le dépouillement du scrutin donne le résultat suivant :

Nombre des votants.............	230
Pour l'adoption...........	163
Contre....................	67

— La Chambre adopte.

La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

DE L'ESPÉE, LACROSSE, DE LAS-CASES et BOISSY-D'ANGLAS,
Secrétaires.

Collationné :

Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé CERCLET.

Présidence de M. SAUZET.

Séance du Mercredi 5 Juin 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 4 est lu et adopté.

M. Gigon de la Bertrie demande et obtient un congé.

Trois rapports sont déposés *au nom de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.*

— La Chambre en ordonne l'impression et la distribution.

(*Voir les annexes imprimées numéros 137, 138 et 139.*)

L'ordre du jour est la discussion du projet de loi relatif aux crédits extraordinaires de l'Algérie.

Un membre dit que le temps est déjà loin où l'on discutait la question de savoir si l'on conserverait l'Afrique. Aujourd'hui, personne n'oserait prononcer le mot d'abandon; un mouvement d'indignation générale éclaterait à la seule idée qu'un drapeau autre que le drapeau français pût flotter sur l'Algérie. Mais après la question de possession viennent d'autres questions d'un immense intérêt. Contrairement à ce qui se passe en Europe, il est arrivé en Afrique que les vainqueurs ont payé et continuent de payer les frais de la guerre. Dans cette question d'Afrique, rien n'apparaît avec le caractère de la stabilité et de la certitude. Les projets de colonisation se modifient d'année en année. Dans le principe, on disait qu'il serait dangereux de porter les colons hors de la province d'Alger; qu'il ne fallait

pas songer à inquiéter par des essais de colonisation les populations de la province de Constantine. Grande a été la surprise de l'orateur en voyant que des études étaient partout faites maintenant pour préparer l'établissement de la colonisation à Constantine et à Oran. S'il y a un principe incontestable en économie politique, c'est que les colonies ne doivent point produire ce que produit la métropole. L'orateur demande quelles sont les productions que l'on veut encourager en Afrique. Il y aurait injustice et inconséquence à y favoriser celles que nous possédons, et pour lesquelles nous ne cessons de demander une protection efficace.

L'orateur fait ensuite remarquer que nous n'y comptons en réalité que 2,000 colons, et que l'armée est de 90,000 hommes : il résulte de là que nous avons 45 soldats pour garder un colon.

Il ajoute que si l'on veut coloniser, il faut être conséquent avec soi-même ; il ne peut comprendre qu'on vienne demander des subsides pour fonder des villages, pour planter des arbres, et qu'en même temps on détruise les villages existants, on arrache les arbres, on incendie les récoltes. Procéder ainsi, c'est détruire les premiers éléments de toute colonisation.

L'orateur se plaît à espérer qu'on prendra en considération les vues exprimées par la Commission qui s'est élevée avec force contre le système des razzias.

En ce qui le concerne, il ne reculera devant aucun sacrifice ayant pour objet l'affermissement de nos possessions d'Afrique; mais il voudrait que ces sacrifices ne fussent pas faits en pure perte, et il croit qu'au lieu d'imiter les déplorables exemples de l'Espagne, dans la conquête du Nouveau Monde, il faudrait suivre le système pratiqué par les Anglais, dans les Indes, et organiser la culture par les indigènes.

Un deuxième membre dit que s'il n'approuve pas toutes les conclusions du rapport de la Commission, il reconnaît du moins que le rapport renferme plusieurs conseils judicieux. Il est d'accord avec M. le Rapporteur sur l'inutilité et le danger de certaines expéditions dans les montagnes

de Kabyles. Il croit aussi qu'il importe de ne pas disséminer la colonisation dans des cercles trop étendus, et qu'il serait urgent de la placer sous la protection des garanties judiciaires et civiles. Mais il ne partage pas l'opinion qui a été exprimée au nom de la Commission sur les limites de notre occupation, et sur la situation générale de notre établissement. La Commission pense qu'on doit regretter l'extension de nos postes-frontières, au-delà de la ligne de Tlemcen à Constantine. Elle craint que les postes établis au sud ne nous exposent à des conflits nouveaux sans dédommagement politique et commercial. L'orateur vient combattre la réduction de 10,000 francs, qui implique l'improbation que la Commission a voulu exprimer au sujet de l'occupation de ces divers points. Dans l'opinion de l'orateur, nos postes du Sud sont la condition de tous les succès de guerre que nous avons obtenus depuis deux ans, et ils ne sont pas moins nécessaires pour assurer la paix. Ces postes ont une utilité permanente. Aussi Abd-el-Kader les avait-il gardés avec soin. Il n'est pas vrai d'ailleurs que le Sahara algérien soit comme paraît le croire la Commission, un désert illimité : il renferme une population qu'on peut évaluer à 800,000 habitants, et le commerce peut y pénétrer facilement. Tous les maîtres de l'Algérie l'ont possédé sans violence. Il y a dans le Sahara des oasis fertiles et un assez grand nombre de villes qui sont l'entrepôt nécessaire de la population rurale. Des relations commerciales peuvent être utilement établies de ce côté. Les postes de la direction sud-ouest nous défendent contre les dispositions hostiles du Maroc. Le moyen le plus sûr d'avoir la guerre serait de livrer ce pays aux suggestions malveillantes des Marocains. Bouzaya, l'une des villes du Sahara, renferme 6,000 habitants : elle est l'entrepôt des huiles du pays. Nous y sommes entrés sans difficultés. Les ruines romaines qu'on retrouve jusqu'au fond du Sahara prouvent que les Romains avaient compris l'utilité de ces possessions.

L'orateur fait en outre remarquer que les habitants de Biscara vont à Alger exercer leur *industrie*; *qu'ils* y ramassent un pécule, et que ce sont *les ouvriers* les plus laborieux de l'Algérie. Il signale enfin des villes du Ziban où passe la caravane qui, chaque année, se rend à la Mecque.

Ces villes sont, par conséquent, le rendez-vous de 80,000 pèlerins, parmi lesquels on compte 10,000 commerçants. L'orateur demande si c'est chose indifférente que de faire parvenir aux peuples d'Orient une haute idée de la justice et de la grandeur de la France.

Il adjure la Chambre d'achever par la civilisation ce que la guerre a commencé, et de ne pas refuser les subsides nécessaires pour la paix. Notre armée a ouvert 400 lieues de routes. Il faut que ces travaux aboutissent à des transactions commerciales qui contribueront plus que toute chose à désarmer les populations.

Deux nécessités pèsent sur nous. Nous avons à organiser à la fois et le plus vite possible une colonie et un gouvernement. Bien que la Commission se taise sur la question du gouvernement indigène, elle semble improuver le commandement des corps indigènes par des officiers français. L'orateur pense qu'il importe d'administrer nous-mêmes toutes les fois que cela nous sera possible. Il pourrait citer l'exemple d'un certain nombre d'officiers français qui ont rendu la justice aux Arabes, qui ont exercé les fonctions de caïd, et qui ont su faire aimer et respecter leur autorité. Mais il croit, en même temps, qu'on ne saurait apporter trop de scrupule dans le choix des hommes auxquels est confiée une mission si délicate. Et, selon lui, il conviendrait de redire à ces officiers les instructions que Louis XVI adressait en ces termes à La Peyrouse : « Partez, « Monsieur, portez à ces pauvres nations nos connaissan- « ces et d'honnêtes exemples ; surtout, faites bénir le nom « français. »

Un troisième membre représente que, depuis quatorze ans, nous sommes en Afrique, et que chaque année la Chambre a voté beaucoup d'hommes et beaucoup d'argent. Il est naturel qu'on se demande combien de temps cet état de choses doit durer. Est-on condamné à n'avoir jamais que la guerre, des dépenses sans résultat, une conquête sans avenir ; quand viendra l'heureuse époque où les colons nourriront l'armée? Au point de vue de la conquête tout a été dit. L'orateur croit que cette fois Abd-el-Kader est vaincu. Nous possédons l'Algérie en ce sens que nous

piétinons avec une armée de 90,000 hommes, mais l'Algérie pour être vaincue n'est pas soumise. Le gouverneur général a déclaré lui-même que la plus petite collision, qu'un acte de spoliation exercé contre les Arabes rendrait la guerre imminente. Comment procédera-t-on à la colonisation? Le Gouvernement ne l'a pas dit encore d'une manière définitive. Tous les systèmes ont été mis à l'essai. Tous ont été jugés impraticables. On a d'abord expérimenté la colonisation au moyen de militaires libérés. On a formé une colonie militaire de 75 soldats qui ont coûté à l'Etat 320,000 fr. Au bout de deux ans, cette tentative a été abandonnée : il avait été dépensé en moyenne 6,500 fr. pour chaque homme. On a imaginé ensuite la colonisation militaire au moyen de soldats non encore libérés. Il a fallu également y renoncer. Puis on est entré dans les voies de la colonisation civile avec le secours de moyens militaires. On a fait concourir les soldats à la construction des habitations que l'on donne aux colons, au creusement des fossés, au dessèchement des terres marécageuses. M. le Ministre de la guerre lui-même a reconnu que de telles opérations étaient contraires au bien-être du soldat qui ne venait pas acquitter sous le drapeau sa dette envers le pays, pour qu'on lui fît dessécher des marais pestilentiels.

Alors on s'est trouvé dans les conditions de la colonisation purement civile. Une concession a été donnée à vingt-cinq trappistes : l'Etat leur a fait un prêt de 62,000 fr.; au moyen de razzias, on les a approvisionnés de bœufs et de moutons, et il a fallu que des militaires vinssent bâtir leurs maisons et défricher leurs terres. Cette expérience eût-elle d'heureux résultats, il semble, à l'orateur, qu'elle n'aurait rien de concluant. Le rapport dit qu'il y a en Afrique 24,000 colons. L'orateur pose en fait que le nombre effectif des colons n'est que de 2,337.

Il fait remarquer que la colonisation civile a été déclarée impossible pour le gouverneur général, attendu qu'en Afrique la propriété est aussi bien assise qu'en France, et que les biens appartenant au domaine et qui pourraient seuls servir à la colonisation sont peu importants ou situés dans une zône, quant à présent, inaccessible à la colonisation. Les colons ne peuvent donc procéder que par voie

d'échanges et de conventions, c'est-à-dire avec le concours des indigènes. Il a été en outre déclaré par le gouverneur général qu'il faudrait 120,000 familles établies en Algérie, pour qu'on pût songer à diminuer l'armée d'un seul homme, et ce n'est qu'au bout de dix ans qu'on pourrait la réduire à près de moitié. Or, sait-on ce que coûterait cette armée permanente? Il ne faudrait rien moins que 100 millions par an auxquels s'ajouterait une charge de 72 millions à distribuer en subvention aux 120,000 familles de colons. L'orateur ne pense pas que la France soit en état de faire de tels sacrifices. Il demande ensuite quels en seraient les résultats. Ce qu'il entrevoit de plus certain, ce seraient d'innombrables journées d'hôpital, et peut-être 10,000 morts par année, comme cela s'est déjà vu sous l'influence de ce climat meurtrier. On a parlé d'importations énormes. En quoi consistent-elles? Selon l'orateur, ce n'est que le commerce de notre budget avec le personnel et le matériel de l'armée. Les exportations sont-elles plus fructueuses? L'orateur ne le pense pas. Il n'évalue qu'à un million le commerce d'exportation d'Alger, et il pose en fait que ce commerce va en grande partie à l'étranger.

Il ne reviendra pas sur ce qui a été déjà dit de l'inconvénient des productions similaires qu'on encourageait en Afrique. A cet égard, il n'est besoin de convaincre personne, et la ville de Marseille elle-même, quoique fort algérienne, est la première à demander que la vigne ne soit pas cultivée en Afrique.

Quant à présent, notre tâche se borne à guerroyer toujours, à tenter sans cesse de nouvelles expéditions en faveur desquelles on allègue les intérêts de la civilisation et du commerce. L'orateur demande où l'on s'arrêtera. On veut occuper le désert, aller rejoindre les caravanes de la Mecque. Où est le droit, où est l'intérêt qui motive de pareilles expéditions? Le gouverneur-général est allé se jeter dans les montagnes de Pély. Du côté de Maroc on tente une expédition dont on ne peut prévoir l'issue et la portée. Déjà, si l'on en croit le bruit public, la guerre sainte serait prêchée contre nous sur les frontières de Maroc; une nouvelle carrière de difficultés s'ouvrirait devant notre armée.

Est-ce ainsi qu'on se flatte de réaliser la colonisation? L'orateur croit que la guerre incessante est le plus grand obstacle à toute colonisation. Il ajoute que la guerre que l'on fait n'est pas loyale. C'est, à ses yeux, une guerre des Barbares, et il adjure la Chambre et le pays de sortir d'une pareille situation. Il demande ce que deviendrait notre armée d'Afrique dans l'hypothèse d'une rupture avec l'Europe; et malgré tout ce qu'il entend dire de l'entente cordiale qui unit deux grands Gouvernements, il pense que la prévision d'un tel danger n'a rien de chimérique. S'adressant ensuite aux philanthropes qui ont gémi des malheurs de la Pologne, et qui ne cessent d'invoquer l'abolition de l'esclavage, il les exhorte à se montrer conséquents avec eux-mêmes, à ne pas imiter en Afrique ce qu'ils ont condamné ailleurs. Selon lui, la guerre que nous faisons en Algérie est une guerre atroce, que ne peut avouer ni le génie, ni la grandeur, ni la générosité de la France.

Un quatrième membre répond aux critiques qui ont été dirigées contre les conclusions de la Commission et contre quelques-unes des idées exprimées dans le rapport. La Commission ne s'est pas préoccupée des avantages que nous offriraient des relations commerciales avec le Sahara algérien; par une bonne raison, c'est que ce commerce ne pourrait consister qu'en dattes et en tissus de laine. Or, elle apprécie peu les dattes et elle préfère les tissus de laine, qui viennent de France. Une chose a frappé et inquiété l'orateur, c'est l'absence de toute direction de la part du Gouvernement dans les affaires d'Afrique. L'année dernière, M. le Ministre de la guerre disait que le système du Gouvernement était celui de la colonisation centrale et de l'occupation restreinte. Aujourd'hui, il est question d'établir sur tous les points des centres de colonisation européenne. La colonisation est l'annexe des cinquante nouveaux postes permanents que l'on a occupés. On avait promis de ne négliger aucun effort pour réduire l'armée à 60,000 hommes; elle est aujourd'hui de 90,000 hommes; et ce n'est pas trop pour tout ce qu'on fait en Algérie, pour les expéditions qu'on exécute sur tous les points; ce sera insuffisant pour ce qu'on se propose d'y faire.

Une guerre étrangère n'est pas une hypothèse probable, mais un soulèvement peut éclater parmi les Arabes qui, de l'avis de notre gouverneur général, sont fatigués, mais ne sont pas domptés. Or, si ce soulèvement éclatait, nos forces sont tellement disséminées sur un grand nombre de points, qu'on verrait presque inévitablement se reproduire les malheurs dont la Mitidja a été témoin en 1839. En vain prétend-on que les colons formeront une milice à laquelle on pourra confier la défense des postes permanents. Il faudra que l'armée garde les colons, et elle sera ainsi paralysée dans ses mouvements. La conséquence de la colonisation disséminée est un accroissement dans l'effectif de l'armée.

L'orateur signale l'inconvénient et le danger de ces expéditions qui se multiplient de toutes parts, et dont on a d'autant plus lieu de s'étonner, qu'elles donnent un démenti aux intentions qu'on exprimait hier. Au mois de mars, le *Moniteur Algérien* disait, en parlant des Kabyles, que ces fiers montagnards, s'ils n'étaient pas soumis, n'étaient pas du moins hostiles. Il ajoutait que, pour éclairer le public de bonne foi, il devait déclarer que les projets d'expédition dans les montagnes de Bougie, n'avaient jamais existé. Malheureusement la conduite qu'on a tenue, est l'opposé de celle qu'on annonçait ainsi.

L'orateur s'inquiète plus encore des expéditions vers le Sud, parce qu'il n'en voit ni l'utilité, ni le terme, et il s'effraie des conséquences d'une politique qui ne veut laisser échapper aucune occasion d'étendre notre domination, aussi loin et aussi longtemps qu'on trouvera des populations à soumettre.

Il insiste, en terminant, sur les conséquences funestes de l'absence de tout système de la part du Gouvernement, qui obéit à l'impulsion venue d'Alger. Sous ce rapport, les divers membres du Cabinet lui paraissent participer à l'indécision de M. le Minisire de la guerre. Tel membre du Ministère qui, en 1838, ne trouvait bonne que l'occupation restreinte et limitée, préconise aujourd'hui les expéditions qui se font en Afrique. La faiblesse et l'imprévoyance sont ce que l'orateur redoute le plus, parce que toujours elles ont tout perdu dans le monde.

Un cinquième membre dit que deux questions sont posées par le rapport, 1° celle des postes avancés ; 2° celle du budget colonial, dont la Commission demande la suppression. Diverses opinions ont déjà été émises. L'orateur croit que ces questions pourront être traitées d'une manière plus efficace à l'occasion de la discussion des articles ; il se réserve de prendre alors la parole.

La Chambre, consultée par M. le Président, décide qu'elle passe à la discussion des articles.

L'article premier est ainsi conçu :

« Il est ouvert au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, au titre de l'exercice de 1844, un crédit extraordinaire de sept millions six cent soixante-treize mille huit cent cinquante-neuf francs (7,673,859 fr.), tant pour l'entretien en Algérie, de 15,000 hommes en sus de l'effectif déterminé par l'article 3 de la loi du 24 juillet 1843, que pour subvenir à diverses dépenses non prévues au budget de cet exercice.

« Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre les chapitres spéciaux du budget de la guerre ainsi qu'il suit ; savoir :

M. le Président annonce qu'il mettra d'abord aux voix chacun des chapitres entre lesquels sont répartis les crédits extraordinaires.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale (Personnel)..... 56,917 fr.

CHAPITRE II.

Administration centrale (Matériel)...... 3,000

CHAPITRE III.

Frais généraux d'impression........... 5,000

CHAPITRE IX.

Solde et entretien des troupes.......... 5,275,060

CHAPITRE X.

Habillement et campement............ 606,782

CHAPITRE XI.

Lits militaires......................... 157,900

CHAPITRE XII.

Transports généraux................. 11,250

CHAPITRE XXI.

Matériel de l'artillerie (Travaux ordinaires). 58,000 f.
— Adoptés.

CHAPITRE XXV.

Matériel du génie (Algérie). Travaux extraordinaires............. 1,500,000 fr.

La Commissson a proposé sur ce chapitre une réduction de 10,000 francs.

M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL, à l'occasion de ce chapitre, réclame la parole et dit :

« Messieurs, j'éprouve un très-grand regret d'avoir à combattre la réduction de 10,000 fr., que la Commission demande sur le chap. 25, qui concerne le matériel du génie en Algérie, pour travaux extraordinaires.

« Mon étonnement est d'autant plus grand que la Chambre vient de voter une dépense de 6 millions qui comprend beaucoup d'articles qui réagissent sur le retranchement que la Commission propose.

« Ainsi la Chambre a déjà voté l'établissement de bâtiments militaires pour des troupes, pour des casernements, pour des hôpitaux, pour mettre à couvert le matériel de l'administration, qui consiste en vivres pour diverses places qui sont situées à l'extrême frontière, sur la limite du Tell. par exemple Boghar, Teniet-el-Had, Tiaret et Saïda.

« La Chambre a voté des établissements militaires dans ces divers postes, et maintenant la Commission propose de faire un retranchement de 10,000 fr. pour des travaux que le génie aura à exécuter dans ces mêmes postes.

« Je ne sais si je ne me trompe, mais il me semble qu'il y a contradiction dans la manière dont la Commission procède, car elle ne peut pas voter des bâtiments militaires sans reconnaître la nécessité de faire des travaux de dépense pour les travaux qui s'y établissent. Mais j'aurai l'honneur de demander à la Commission à quel titre elle propose ce retranchement. Est-ce comme blâme, ou bien est-ce un amende qu'on impose à l'armée?

« Si c'est un blâme, je ne puis pas l'accepter; si c'est une amende, l'armée la repousse.

« La Commission veut bien accorder tous les crédits demandés pour les bâtiments militaires qui devront être élevés dans les divers postes établis sur la limite du Tell. Elle veut bien reconnaître qu'il y a nécessité de mettre les troupes à l'abri, de former des hôpitaux, et ensuite de préserver les approvisionnements militaires de l'intempérie des saisons.

« La conséquence forcée de cette demande était que les troupes devaient être couvertes par des fortifications que je n'appellerai pas *permanentes*, parce que la Commission a paru faire la guerre à ce mot, mais que j'appellerai *postes militaires*, destinés à mettre à couvert toutes les tribus soumises qui sont en arrière jusqu'à la mer, afin d'empêcher que les ennemis du dehors et Abd-el-Kader lui-même ne puissent pénétrer dans l'intérieur de ces tribus.

« Les dispositions que M. le maréchal Bugeaud a ordonnées, je les ai approuvées, parce que je les considère comme utiles et même comme indispensables; elles étaient d'autant plus utiles, qu'il a été dit tout-à-l'heure à la tribune que la guerre sainte était proclamée dans le Maroc.

« On aurait pu ajouter que des rassemblements considérables qui s'élèvent à 12 ou 15,000 hommes, s'étaient formés en face de nos postes à Ouchda. Eh bien, sur un des points de l'extrême limite du Tell, qui est en face d'Ouchda et en avant de Tlemcen, des fortifications ont été élevées; toute notre sollicitude est qu'elles puissent être perfectionnées avant que la guerre n'éclate.

« Ainsi, loin de blâmer les dispositions qui, d'après les ordres du maréchal Bugeaud, ont été prises à Teniet-el-Had, à Tiaret, comme à Saïda et à Sebdou, je les ai approuvées sous ma responsabilité.

« Dans cette situation, je le demande à la Chambre, de quelle manière dois-je considérer le retranchement des 10,000 fr. que la Commission propose? Quand cette discussion arrivera à la connaissance de l'armée, à ceux-là même qui sont en face des Marocains, quelle impression produira sur leur esprit ce retranchement de 10,000 fr. ?

« Cette portion de l'armée ne pourra-t-elle pas penser

que le dévouement qu'elle montre en affrontant les dangers dont elle est menacée, que les efforts qu'elle a faits pour se mettre à couvert en faisant des fortifications propres à augmenter sa force, mériteraient un autre témoignage?

« Il est donc vrai que dans la province d'Oran, sur les points que j'ai déjà rappelés, comme à Tiaret, Saïda, Sebdou, on est en présence d'une armée ennemie.

« Cette armée, il est facile de se rendre compte comment elle s'est formée. Chassé de l'Algérie, Abd-el-Kader s'est réfugié dans une partie du désert qu'on appelle territoire neutre. Depuis, il s'est porté dans le Maroc; il a soulevé des tribus de cet empire, qui obéissent à leur souverain toutes les fois que cela entre dans leurs convenances, et qui, d'ailleurs, séduites par le prestige religieux, ont écouté avec faveur les prédications qu'Abd-el-Kader est allé leur faire; à tel point que l'empereur de Maroc n'a pas eu la force de résister à l'impulsion qu'il recevait de ses sujets, et a proclamé la guerre sainte.

« Cela était à prévoir; car Abd-el-Kader n'ayant plus de ressources, ne voyant plus les tribus de l'Algérie disposées à l'écouter et à lui renouveler ses moyens, a tourné ses vues du côté du Maroc, où, soit par la menace, soit de toute autre manière, il est parvenu à intimider l'empereur de Maroc.

« Ainsi, des rassemblements ont été faits à Ouchda, et nos troupes sont en présence. J'espère cependant que la guerre n'éclatera pas. J'ai tous les motifs pour croire qu'il aura suffi de la présence de nos troupes et des dispositions qui ont été prises pour arrêter l'ardeur belliqueuse des Marocains. Mais je ne voudrais pas que, lorsque nos troupes sont si dévouées, lorsque les généraux qui les commandent montrent tant d'ardeur et prennent des dispositions si sages, je ne voudrais pas, dis-je, qu'une manifestation partie de cette Chambre leur fît penser que leur conduite n'est pas suffisamment appréciée.

« D'après ces considérations, je demande à la Chambre de ne point accorder le retranchement de 10,000 fr. que lui propose la Commission.

« Je me réserve d'ailleurs, quand la Chambre passera à l'art. 4 du projet que présente la Commission, de repren-

dre la parole pour le combattre, et pour donner des raisons qui, je l'espère, persuaderont la Chambre de l'inutilité de cet article, je dirai presque de son danger.

« Plusieurs des orateurs qui m'ont précédé à la tribune ont exagéré la force effective de l'armée et la quotité des dépenses qu'elle occasionne. Je dois rétablir l'exactitude de l'effectif de l'armée, et quant aux dépenses en donner le chiffre.

« L'effectif de l'armée, toutes armes comprises, même le régiment des zouaves, les administrations, gendarmerie, officiers de santé, s'élève à 73,386 hommes.

« Voilà l'état de situation exact de ce qui existe en Algérie en troupes françaises.

« Les troupes indigènes s'élèvent à 10,151 hommes.

« Ainsi l'effectif général, les troupes indigènes comprises, est de 83,537 hommes.

« Quant à la dépense, elle s'élève, tout compris, à 84,638,000 fr.

« Ce n'est point 90,000 hommes, ce n'est point 100 millions.

« La Commission, et plusieurs des orateurs qui m'ont précédé à la tribune, ont beaucoup parlé de la colonisation, et particulièrement de celle qui pourrait se faire autour des postes avancés qui sont sur la limite du Tell.

« Voici ce que m'a écrit M. le maréchal Bugeaud, le 3 mai, en réponse à une demande que je lui avais adressée pour être bien fixé sur ce qui s'était fait à cet égard.

« Bordj el Maneïel, le 3 mai 1844.

« Monsieur le Maréchal, je crois avoir renvoyé par mé-« garde à Alger une de vos lettres du 18 avril, dans laquelle « vous me faisiez connaître que vous n'approuviez pas la co-« lonisation qui se faisait autour de nos villes et postes de « l'intérieur...

« Vous pensiez en même temps que les Chambres blâ-« meraient aussi ce que vous appelez la dispersion de la « colonisation.

« Je réponds qu'à peu d'exceptions près, la colonisation « qui se fait autour de nos villes et postes de l'intérieur, est « celle de marchands et d'artisans, de cabaretiers et de can-

« tiniers, qui sont attirés par la certitude qu'ils auront à « satisfaire les besoins d'une partie de l'armée. C'est ainsi « que se peuplent Tlemcen, Mascara, Orléansville, Tenez, « Milianah et Medeah. Il y a aussi une vingtaine de famil- « les à Tiaret, à Teniet-el-Had, et quatre ou cinq peut-être « à Boghar.

« Je n'ai pas cru devoir repousser la population qui a « voulu venir sur les points que je viens de citer, d'abord « parce qu'elle était, jusqu'à un certain point, nécessaire à « l'armée, et puis parce qu'on n'aurait pas manqué de dire « que, exclusivement attaché à la colonisation militaire, je « repoussais la colonisation civile.

« Nous n'avons concédé à cette population, à très-peu « d'exceptions près, je le répète, que des terrains à « bâtir et quelques morceaux de terre pour faire des jar- « dins. »

« Je ne puis pas donner à la Chambre de renseignements plus récents que ce que je viens de lire.

« Ainsi, on voit qu'on s'est créé des fantômes en voulant supposer que la colonisation s'est portée déjà sur les limites du désert, et qu'aucune règle n'était observée pour la retenir dans l'intérieur, je dirai même sur le littoral.

« On m'a demandé ce que j'avais fait pour empêcher ce débordement d'expéditions, de colonisations.

« Mon Dieu ! je me suis épanché avec abandon au sein de la Commission, comme je le ferai devant la Chambre, autant que mes forces me le permettront ; mais j'en ai dit assez à la Commission pour la persuader que ce n'est pas une chose très-aisée de diriger une administration dans un pays nouvellement conquis, car le temps qui s'est écoulé depuis 1830 ne suffit pas pour le rendre tel qu'on pourrait le désirer. Ce n'est pas dans cette courte période que l'on peut établir l'administration d'un pays d'une aussi grande étendue, qui manquait de tout, surtout d'établissements à notre usage ; où il y avait table rase, et où il fallait tout édifier, tout créer, tout improviser. Et en même temps que la guerre éclatait de toutes parts, il fallait se défendre contre des attaques incessantes qui, il y a deux ans, sont venues faire tirer le canon d'Alger ; depuis on a repoussé les ennemis qui voulaient nous forcer à évacuer l'Algérie, et ils ont

été soumis, grâce à la valeur de l'armée et aux bonnes dispositions que M. le maréchal Bugeaud a su prendre.

« Si l'on voulait se rendre compte des difficultés qu'il y a eu à surmonter, à ce sujet, je louerai avec sincérité les sages mesures de M. le maréchal Bugeaud , comme celles du conseil d'administration qui est sous ses ordres, on ne nous blâmerait pas de ce que nous ne sommes pas plus avancés en administration ou en organisation du peuple arabe. Je prierai ceux qui auraient cette pensée de porter un peu leurs regards en arrière, et d'examiner le point de départ, les difficultés qu'il y a eu à surmonter, et les obstacles qui sont survenus.

« La perfection, nous n'avons pas l'ambition de l'atteindre, mais nous faisons en sorte de faire toujours le bien et surtout le possible. Venir nous en demander davantage , ce n'est pas se rendre compte des impossibilités qu'il y a à surmonter, ni des obstacles qui sans cesse se renouvellent.

« Non , sans doute , la pensée du Gouvernement du Roi n'est pas d'étendre notre domination au-delà de la limite du Tell ; mais le Gouvernement pense que cette limite est nécessaire pour pouvoir maintenir dans le devoir les tribus qui se sont soumises, sinon elles retourneraient immédiatement à Abd-el-Kader , et reviendraient , comme en 1839 , nous faire la guerre aux portes d'Alger.

« Voilà les motifs de l'occupation des postes sur la limite du Tell ; il n'y en a pas d'autres. Et quant à l'étendue de la domination qu'on a supposée , je répéterai ce que j'ai eu l'honneur de dire au sein de la Commission, que les reproches qu'on nous a faits à cet égard, n'ont pas le moindre fondement.

« J'ai dit, en effet, au sein de la Commission , qu'il y avait huit colonnes en expédition. Un orateur en a fait des armées. Il est tout naturel que, quand une expédition est entreprise, il y ait des colonnes latérales pour seconder les opérations. Il n'y a là rien de nouveau ; la guerre ne se fait pas autrement ; mais ce ne sont pas des armées que ces colonnes qui flanquent les expéditions.

« On a parlé de l'expédition du Jurjura, que M. le Maréchal Bugeaud a dirigée. Cette expédition , que j'avais été

loin de désapprouver, que j'ai au contraire encouragée, a eu un résultat dont vous ne tarderez pas à reconnaître les détails ; car le courrier que j'ai reçu aujourd'hui renferme des rapports que je ferai mettre demain dans les journaux. Ce résultat a été obtenu à la suite de deux combats, livrés le 12 et le 17 mai, dans lesquels les Kabyles qui sont au nord du Jurjura ont éprouvé de grandes pertes ; car toutes les tribus qui sont en avant de Dellys se sont soumises, et le Maréchal Bugeaud a formé, a organisé trois aghaliks, et il a donné l'investiture à leurs chefs.

« Ainsi, depuis l'embouchure de l'Isser jusqu'à Bougie, il ne reste à soumettre que vingt lieues de distance, et les populations annoncent même des dispositions à la soumission ; mais tout le restant du pays jusqu'au nord du Jurjura est entièrement soumis, à tel point que le maréchal Bugeaud a pu ramener une partie des troupes qu'il y avait employées sur Alger, où lui même s'est rendu le 28 du mois dernier.

« Ainsi, cette expédition est entièrement terminée. Elle aura produit de grands résultats : on en jugera d'après les rapports officiels qui seront mis demain dans les journaux. Dans cette circonstance comme toujours, l'armée a montré le plus grand dévouement ; M. le maréchal Bugeaud en fait les plus grands éloges, et moi je suis heureux de pouvoir les confirmer à la tribune de la Chambre des Députés.

« On m'a reproché d'avoir dit l'année dernière au sein de la Commission du budget ou de la Commission de l'Algérie, que la ligne permanente d'occupation était en partant de Tlemcen par Mascara sur Sétif et Constantine.

« C'est vrai, je ne le désavoue pas, et je ne pense pas que l'occupation de quelques postes sur la limite du Tell, qui ont pour objet de couvrir cette ligne et en même temps de protéger les tribus qui sont en arrière ou dans les localités intermédiaires, ait eu un autre motif.

« Ce que j'ai dit l'année dernière, je le maintiens cette année, et j'ajoute que je regarde comme une nécessité d'occuper les postes indiqués sur la limite du Tell et au sujet desquels la Commission propose un retranchement.

« Sans doute j'ai parlé dans le sein de la Commission de routes qui conduisent à Tombouctou ; mais c'était un

épanchement familier, et je ne croyais pas qu'on pût m'en faire un reproche. Il était question de routes, et j'ai indiqué sur la carte celles qui pouvaient mener au sein de l'Afrique.

« Y a-t-il là quelque chose d'extraordinaire? Venir me faire un reproche, parce que j'ai parlé de cela, je ne pourrais pas en comprendre le motif.

« Du reste, je dirai et j'affirmerai à la Chambre que M. le Maréchal Bugeaud entend parfaitement, ainsi que l'instruction lui en a été donnée, que, dans aucun cas, il ne peut s'éloigner de la limite du Tell. Il le comprend parfaitement, et il m'a rendu compte qu'il était disposé à s'y conformer.

« Il ne résulte pas de cet accord que le maréchal Bugeaud et moi nous ayons renoncé à éclairer le pays, non pas pour en faire l'objet d'une occupation permanente, mais pour savoir ce qui se passe autour de nous.

« C'est ainsi que l'expédition de Laghouat a été entreprise. Il est bien entendu que cette expédition ne devait faire qu'aller et revenir, et il lui était défendu d'y laisser un seul Français à titre d'occupation.

« Quant à la colonisation, je craindrais de me répéter et d'entrer dans les délails qui seraient fastidieux pour la Chambre si je l'instruisais de tout ce qui se passe, et à cet égard je lui rappellerai qu'elle a reçu un document fort étendu qu'un orateur a appelé le livre bleu.

« J'ai fait dans cet ouvrage une confession à peu près générale, et je n'aurais rien à apprendre de plus à la Chambre. Si, d'ailleurs, dans le cours de la discussion, de nouvelles explications étaient jugées nécessaires, je serais prêt à les donner. »

M le Rapporteur dit :

« Messieurs, la Commission a été péniblement affectée en voyant M. le Président du conseil regarder, soit comme un blâme contre son administration, soit comme une amende imposée à l'armée, la réduction de 10,000 fr. que votre Commission propose sur la dépense afférente aux postes avancés de la lisière du désert. Votre Commission, en proposant l'allocation des hommes et des crédits que M. le Ma-

réchal avait demandés, proposition que la Chambre vient de sanctionner par son vote, croit avoir prouvé la confiance entière qu'elle a dans les talents et la haute expérience de M. le Maréchal. Votre Commission, en proposant la réduction de 10,000 francs, n'a eu qu'un seul but ; ce but n'a été ni d'arrêter les travaux nécessaires au bien-être des soldats et à la défense de nos possessions en Algérie, ni de nuire en rien aux mouvement du maréchal Bugeaud.

« Elle a reconnu dans le rapport que la création de tous les postes provisoires, les postes-magasins, appartenait au gouverneur général seul ; elle a reconnu que les postes qui font l'objet de la discussion avaient pu être créés dans un intérêt bien entendu, que la conservation de ces postes, pendant un temps plus ou moins prolongé, pouvait être nécessaire. Mais ce qu'elle n'a pas voulu reconnaître, et c'est afin d'associer la Chambre à cette pensée qu'elle a proposé une réduction de 10,000 fr., c'est que ces postes dussent être considérés comme postes permanents.

« En refusant cette dénomination, la Commission a eu deux buts bien distincts, d'abord de laisser la faculté de les abandonner sans danger, comme on peut le faire vis-à-vis des Arabes toutes les fois qu'il s'agit d'un poste composé de barraques, tandis que vis-à-vis des Arabes il y aurait un très-grand danger à abandonner des postes composés de constructions permanentes. Il est possible qu'il y ait telle combinaison de guerre, telle que celle qui pourrait se présenter si la guerre avec le Maroc prenait une extension considérable, où il devînt nécessaire que différents postes fussent provisoirement abandonnés, ainsi que le général Bugeaud l'a déjà fait, lorsqu'en 1841 il a pris le commandement de l'armée.

« C'est donc dans ce but seul, non pas pour exprimer un blâme, que votre Commission vous a proposé cette réduction.

« Elle a regretté, et je dois l'exprimer à la Chambre, que M. le Maréchal ait employé cet argument contre elle. Elle croit que de semblables arguments auraient nécessairement pour but d'arrêter et d'entraver les délibérations de la Chambre, qui doivent avoir toute leur liberté. Votre Commission persiste donc dans le retranchement qu'elle vous

a proposé, et dans le seul but que je viens d'indiquer.

« Je dois aussi ajouter qu'un des buts pour lesquels elle a proposé cette réduction est que, dans les documents qui nous ont été remis par M. le Maréchal, et que nous avons entre les mains, il a déclaré que le Gouvernement avait reconnu en principe que la colonisation européenne devait être établie autour de tous les postes permanents, même ceux établis sur la lisière du petit désert; que des plans d'alignement avaient été dressés, que des distributions de lots seraient faites aux colons qui voudraient s'établir; que, toutefois, le Gouvernement ne ferait pas de frais pour ces colons, qu'il leur ferait seulement des distributions.

« Nous avons été heureux d'apprendre par M. le Maréchal que l'intention du Gouvernement n'était plus telle, et qu'on n'établira pas de colonisations autour de ces postes; nous en prenons acte, et nous persistons dans notre proposition. »

— La Chambre renvoie la discussion à demain.

— Conformément à la proposition de *M. le Président*, la Chambre règle son ordre du jour ainsi qu'il suit:

A une heure précise, séance publique.

Vérification de pouvoirs.

Suite de la discussion du projet de loi sur les crédits extraordinaires de l'Algérie.

Discussion du projet de loi sur l'amélioration des ports.

Discussion du projet de loi relatif au chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

Discussion du projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Lyon.

— La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président;*

DE L'ESPÉE, LACROSSE, DE LAS-CASES, BOISSY-D'ANGLAS, *Secrétaires.*

Collationné:

Le Secrétaire-Rédacteur,

Signé D. LAGARDE.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

Séance du Jeudi 6 Mai 1844.

— Le procès-verbal de la séance du 5 est lu et adopté.

M. DE LAFARELLE demande et obtient un congé.

UN MEMBRE dépose le *rapport* de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'exécution du chemin de fer de Tours à Nantes.

UN DEUXIÈME MEMBRE dépose un *rapport* de la Commission chargée de l'examen des projets de loi d'intérêt local.

UN TROISIÈME MEMBRE présente le *rapport* de la Commission chargée d'examiner le budget général de 1845 (Dépenses).

UN QUATRIÈME MEMBRE dépose le *rapport* de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et d'Orléans à Vierzon.

—La Chambre ordonne l'impression et de la distribution de ces rapports.

(*Voir les annexes imprimées nos 140, 141, 142, et 143*).

— Conformément aux conclusions du 9e bureau, la Chambre admet *M. Genty de Bussy*, nommé par le qua-

trième collège électoral du Morbihan. Les opérations électorales ont été reconnues régulières, et il a été justifié des conditions d'éligibilité.

— *L'ordre du jour appelle une vérification de pouvoirs.*

Un membre, au nom du premier bureau, présente le rapport suivant :

« Messieurs, ce n'est pas sans regret que le premier bureau, dont j'ai l'honneur d'être l'organe, s'est vu chargé de vérifier une élection annulée trois fois par vous au nom de la moralité politique, de la dignité de la Chambre, et de la nécessité de maintenir l'incorruptibilité des élections, seul moyen d'affermir, en l'honorant, le gouvernement représentatif. Vous aviez droit d'espérer que les électeurs de Louviers, avertis par vos décisions, se seraient aperçus comme vous de ce qui compromettait un si grand intérêt national, et qu'ils vous auraient secondés dans la résolution d'écarter tout ce qui pouvait altérer la pureté des votes. Vous avez été déçus dans cette espérance, et l'on vous a renvoyé une quatrième élection, toujours entachée du même péché originel.

« Cette élection, dont je viens vous rappeler le vice essentiel, est d'ailleurs parfaitement régulière dans ses formes légales.

« Le 5e collège électoral de l'Eure s'est assemblé le 25 mai. Le nombre des électeurs inscrits était de 671. Le lendemain 26, le nombre des votants était de 370; celui des suffrages obtenus par M. Charles Laffitte de 345; c'est-à-dire plus du tiers des électeurs inscrits, et plus de la moitié des votants. On a trouvé dans les urnes 15 billets blancs, et 4 voix se sont perdues sur d'autres candidats.

« La sous-Commission a proposé, à la majorité de deux voix contre une, de reconnaître la validité de cette élection. La discussion s'est engagée dans le premier bureau sur cette proposition, qu'une forte majorité a combattue.

« La minorité a reproduit les objections qui furent présentées à la Chambre dans les discussions précédentes. Prenez garde à ce que vous allez faire, a dit un de ses membres, vous privez depuis quelques mois un arrondissement d'avoir un représentant à la Chambre; vous lui

contestez le droit d'y nommer un Député de son choix, et vous le dépouillez ainsi, pour un temps illimité, de la faculté d'exercer cette partie de la souveraineté nationale.

« On a répondu à cette objection que le droit n'était point attaqué, que l'exercice en était évident, au contraire, dans cette suite d'élections qui reproduisaient toujours la même difficulté par la volonté des électeurs, et que le droit de la Chambre, qui n'est pas moins constitutionnel, ne pouvait être effacé ni même atténué par celui qu'on lui oppose. Quand la Charte lui donna le pouvoir de vérifier les élections, ce ne fut pas seulement pour s'assurer que les formes légales avaient été suivies, ce fut aussi pour repousser de son sein tout ce qui pourrait compromettre sa dignité, ou offenser la moralité politique.

« Un autre membre de la minorité a soutenu que les circonstances qui avaient fait annuler la première élection, n'étaient point identiques avec celles qui ont accompagné la seconde. La différence qu'il y trouvait, c'est qu'à la première il existait une promesse avouée de faire un chemin de fer, et que cette promesse, blâmée par la Chambre, avait disparu sous ce blâme et n'avait pu influer sur la seconde élection ni sur les suivantes.

« Cette annulation implicite a soulevé des doutes ; on a fait remarquer qu'elle serait mieux prouvée par le retrait de la soumission, et que pourtant ce retrait n'avait pas eu lieu.

« Enfin, un troisième membre de la minorité, répondant à une citation des principes de l'Assemblée Constituante sur la matière électorale, a repoussé cette autorité, en rappelant que cette assemblée, loin d'être infaillible, avait commis une faute aussi funeste qu'irréparable, en se déclarant non rééligible.

« On a fait observer à cet égard que c'était opposer le plus noble désintéressement à un acte qui ne se distingue point précisément par cette vertu.

« Telles ont été, Messieurs, les principales considérations de la minorité pour faire admettre la quatrième élection de M. Charles Laffitte.

« La majorité a persisté à trouver dans toutes ces élec-

tions le même vice radical, et à tirer de ce fait la même conséquence. Permettez-moi, Messieurs, de vous développer rapidement ses motifs.

« La première élection a pu être une erreur de bonne foi, comme la première annulation a été un simple avertissement de cette erreur.

« Cette première annulation, votée à la presque unanimité, rendait cet avertissement plus significatif et plus solennel. Il n'a pas été compris, et les électeurs ont renvoyé une semblable élection, qui a été jugée par une décision semblable.

« Dès lors le dissentiment sur le fond est devenu réel entre la Chambre et le collège électeral. L'une a continué de regarder comme un acte d'immoralité politique pouvant vicier une élection, ce que l'autre a persisté à regarder comme un acte licite ou du moins indifférent. L'affaire de Louviers a pris le caractère d'un intérêt national blessé dans son principe, d'une dissidence presque constitutionnelle sur l'élément de la représentation nationale.

« Ce serait ici le lieu peut-être de rappeler les grands principes sur lesquels reposent les colonnes de l'édifice social parmi nous, c'est-à-dire chez la nation la plus susceptible sur sa délicatesse et la plus jalouse de l'honneur. Mais je ne m'écarterai point du sujet spécial dont votre premier bureau a été chargé. Le développement des droits et des devoirs électoraux se trouve dans nos grands publicistes. Je ne rappellerai qu'un seul de ces devoirs, c'est que les électeurs ne doivent jamais oublier qu'ils élisent non pas au profit de quelques intérêts locaux, mais pour la France entière, dont leur Député devient l'un des représentants. Ils doivent eux-mêmes, pénétrés de la hauteur de leurs fonctions, étendre leur horizon et embrasser dans leur pensée ce grand royaume qui est tout entier leur patrie; ils doivent lui donner le représentant non le plus apte à leur obtenir certaines faveurs administratives, mais le plus capable d'influer sur la prospérité générale.

« Voilà l'idée que vous vous êtes faite, Messieurs, le 20 janvier dernier, des droits et devoirs électoraux, des droits et devoirs de la Chambre; idée dans laquelle vous avez persisté le 9 mars et le 29 avril. Vous avez voulu qu'on

n'arrivât parmi vous que par le choix libre et désintéressé des consciences, que par l'influence de l'estime publique fondée sur les mœurs et les lumières ; jamais par celle des intérêts matériels.

« Voulez-vous donc, nous dira-t-on, empêcher à un citoyen de faire du bien à son arrondissement, de fonder un hospice, de créer des salles d'asyle, de doter des orphelins; voulez-vous, en un mot, *clouer le bienfait aux mains du bienfaiteur?* Messieurs, on ne peut, sans tomber dans l'absurde, supposer de pareilles intentions à une assemblée qui représente la masse entière des citoyens, c'est-à-dire les pauvres comme les riches, les hommes secourus comme les hommes bienfaisants ; mais cette assemblée, gardienne du pacte social, ne veut pas, ne peut pas permettre que de pareilles munificences deviennent le prix de la dangereuse altération des lois fondamentales.

« Que le vénérable duc de Liancourt, dont le nom est immortel dans les refuges de l'indigence, ait été élu jadis en souvenir de ses bienfaits, si nombreux et si constants; qu'après son élection il ait continué à s'occuper des misères humaines, on conçoit cet échange fortuit de bienfaits et de reconnaissance. Des deux côtés il honore. Mais qu'on promette de se charger d'une entreprise onéreuse en vue d'une élection qui ne devrait appeler que le plus digne, qu'on arrête d'avance les conditions du marché, qu'il y ait un commencement d'exécution, comme la demande d'une concession au Gouvernement, alors, Messieurs, tout bienfait disparaît, toute reconnaissance avec lui. Ce qui se vend, ce qui se paie n'a jamais été désigné de ces noms sacrés. Ce n'est plus qu'un trafic, et celui-là n'est pas légitime, puisqu'en altérant la pureté de nos institutions, il fait tort à la nation entière.

« Si vous ne repoussiez pas ce moyen d'élection avec persévérance, il s'établirait un précédent ; l'exemple serait suivi ; un jour à venir l'intérêt matériel inonderait cette enceinte ; on n'y viendrait que pour s'indemniser des sacrifices qu'on aurait faits pour y venir. Que pourrait alors espérer la nation et de ses électeurs et de ses représentants? Si on laisse corrompre les sources du fleuve, que peut-on attendre de ses eaux ?

« La persistance du collège électoral de Louviers, dans sa première erreur, n'a pu provenir, sans doute, que d'une interprétation erronée des droits et des devoirs électoraux. Aussi ces devoirs et ces droits furent-ils vivement rappelés dans cette enceinte : lorsque la seconde élection vous fut soumise, la question avait changé de face ; elle était devenue une sorte de question politique, un problème constitutionnel sur l'exercice de deux pouvoirs qui tirent également leur source de la souveraineté nationale ; elle fut de nouveau résolue en faveur de la pureté des élections.

« Les électeurs de Louviers ne parurent pas encore persuadés par ces hautes considérations, ils usèrent une troisième fois de leur droit pour insister sur la même élection. La Chambre la vit revenir devant elle avec un sentiment pénible ; elle en avait considéré les effets sous le rapport de la moralité publique, elle dut l'examiner alors sous celui de la dignité des deux pouvoirs qui se trouvaient en présence.

« On parla dans cette nouvelle discussion *d'obstination*, *de lutte*, et d'expulsion par indignité; il fut démontré que ces expressions étaient également fausses et déplacées.

« Une *obstination* serait l'effet d'un amour-propre puéril; on ne peut le supposer à tant d'hommes de sens de part et d'autre.

« Une *lutte* serait si inconvenante, qu'il est impossible d'en accuser ces mêmes citoyens, et encore moins la Chambre. Les électeurs exercent sans doute un droit sacré ; mais ils n'ignorent pas que la Chambre en exerce un autre qui ne l'est pas moins, et que de plus elle a celui de vérification sur leurs actes ; l'appréciation et le jugement en sont le complément nécessaire.

« Une expulsion *par indignité*. Est-il besoin de dire que la Chambre n'a jamais eu l'intention d'imprimer une pareille flétrissure à un citoyen qui n'a d'autre tort que de s'être trompé dans les moyens de parvenir à un but honorable? La Chambre ne poursuit pas un homme ; elle ne poursuit qu'un fait. Elle ne poursuit ce fait, que parce qu'il lui semble altérer la constitution de l'Etat. Que ce fait disparaisse, et l'élu de Louviers sera de suite admis par elle.

« Ce fait, qui détermina vos premières décisions, est

toujours le même. S'il n'a reçu aucune modification, votre opinion peut-elle en recevoir? Vous avez jugé ce fait répréhensible ; pouvez-vous prononcer aujourd'hui qu'il est légitime? Que penserait la France de cette versatilité? Le moindre des tribunaux ne peut se déjuger lui-même, et vous, législateurs, qui conservez cette maxime dans vos lois, vous donneriez l'exemple de sa violation! Vous pouvez, je le sais, rapporter vos décisions, mais vous ne le faites qu'avec des motifs nouveaux qui vous justifient. Si, au contraire, sans avoir cette raison, vous prononcez aujourd'hui l'approbation de ce que vous avez blâmé trois fois, n'aurait-on pas le droit de vous dire : « Vous avez donc été trois fois injustes? » N'aurait-on pas le droit de se défier désormais ou de la solidité de vos jugements, ou de votre impartialité?

« S'il était intervenu quelque circonstance nouvelle et décisive qui eût changé la nature de l'élection de Louviers, nous nous serions applaudis d'avoir à réconcilier la morale politique avec l'exercice des droits électoraux. Mais non; c'est toujours un contrat synallagmatique, un véritable marché que cette élection; c'est toujours l'aliénation des suffrages pour un intérêt matériel, pour un avantage qui semble d'abord un bienfait public, et qui doit, en résultat, se résoudre en bénéfices pécuniaires; est-il permis d'évaluer ainsi, de coter les mouvements de la conscience? Non, Messieurs, la conscience, ce rayon de la sagesse divine qui nous élève si haut dans la création, est inaliénable et doit demeurer incorruptible.

« Soutenons-nous à la hauteur de cette invincible probité politique, elle est l'honneur de tout sénat, de toute magistrature; elle est la vie de tout gouvernement libre.

« Ce sentiment est le seul motif, Messieurs, qui a déterminé votre premier bureau : il n'est entré, je le répète, dans son esprit, aucune prévention personnelle, ni contre les électeurs, ni contre le citoyen qu'ils ont élu; mais il y est resté, depuis l'origine de cette affaire, une profonde répugnance contre le fait qui l'entache aux yeux de toute probité sévère.

« C'est au nom de l'indépendance et de la pureté des élections; c'est au nom de votre propre dignité, c'est sur-

tout au nom de nos institutions, de leur force, de leur *durée*, de leur intégrité, qu'il vous invite à persister dans la répulsion de ce qui peut les compromettre. Les élections sont la racine d'un grand arbre qui couvre la France. Si cette racine est attaquée, s'il s'y introduit un principe de mort, elle le communique à la tige ; et bientôt tout se flétrit jusqu'au sommet

« Conservons donc avec religion, avec jalousie, cette pureté de nos institutions qui nous répond de leur durée ; soyons fidèles à nos maximes d'honneur et de sincérité ; ne perdons point de vue l'influence de nos décisions sur l'avenir. Ce qui est indulgence dans un particulier, devient faiblesse dans un corps de législateurs ou de magistrats. Si ces corps, créateurs ou gardiens des lois, cessent d'être rigides dans leurs principes, il n'y a plus ni tradition, ni jurisprudence. L'Etat est livré à la plus déplorable variabilité, et la terre tremble sous toutes les constitutions.

« J'ai l'honneur de vous proposer, Messieurs, au nom de votre premier bureau, d'annuler l'élection faite le 26 mai par le collège électoral du cinquième arrondissement de l'Eure. »

Le candidat nommé a la parole pour des explications personnelles; il dit :

« La Chambre comprendra facilement que, en montant à la tribune pour m'opposer aux conclusions de M. le Rapporteur du premier bureau, j'ai moins consulté mes forces que mon devoir :

« Le premier besoin que j'éprouve, c'est de porter à votre connaissance les doléances légitimes des électeurs de la ville et de la campagne de l'arrondissement de Louviers.

Les électeurs du collège électoral du département de l'Eure, soussignés, à Messieurs les membres de la Chambre des Députés :

« Messieurs,

« Attendu que, en élisant M. Charles Laffitte pour leur « représentant à la Chambre, ils n'ont fait qu'user d'un « droit légal et constitutionnel ;

« Que le collège de Louviers ne pourrait être privé du « droit que la Charte lui confère de choisir librement son

« Député qu'autant qu'il serait prouvé qu'il a manqué à ses « devoirs en trafiquant de ses votes ;

« Que le collège a constamment protesté contre l'accu- « sation de corruption que M. Victor Grandin a voulu « faire peser sur lui ;

« Que la vérité ou la fausseté de cette accusation n'aurait « pu se révéler qu'au moyen d'une enquête, soit parlemen- « taire, soit judiciaire ;

« Qu'en l'absence de ces enquêtes, et lorsqu'un collège est « placé dans l'impossibilité de prouver son innocence, il y « aurait iniquité flagrante à le déclarer coupable ;

« Qu'il n'existe contre le collège de Louviers que le dire « de M. Victor Grandin ;

« Que la lettre de M. Charles Laffitte, relative à l'embran- « chement, est absolument insignifiante ;

« Que si cette lettre constituait une véritable soumission, « l'engagement de M. Charles Laffitte, ayant été désormais « irrévocable, la liberté des électeurs a été parfaite ;

« Que si, au contraire, la lettre en question, ainsi que l'a fait « observer M. le Ministre des travaux publics, n'a jamais lié « M. Charles Laffitte qui l'a écrite, elle doit donc être consi- « dérée comme n'existant pas, et dans aucun cas elle n'a pu « constituer un marché, ni provoquer le vote des électeurs.

« Que de toutes les injustes accusations dirigées contre « le collège électoral de Louviers, il ne reste donc absolu- « ment rien qui puisse justifier la dégradation politique, « constitutionnelle, morale, qu'une fraction de la Chambre « semblerait vouloir infliger aux électeurs de ce collége... »

M. le Président, interrompant l'orateur, fait remarquer qu'il n'est pas permis d'attribuer à une fraction de la Chambre, des décisions rendues par la majorité. Il ajoute qu'il n'est pas dans les habitudes parlementaires d'entendre la lecture de pétitions qui n'ont pas suivi les formes constitutionnelles.

L'orateur reprend et dit :

« Messieurs, un fait inouï dans nos fastes parlementaires, un scandale déplorable étonne en ce moment la France électorale tout entière.

« Ce scandale, j'en suis la cause bien involontaire, ou plutôt j'en suis le malheureux prétexte.

« S'il m'était permis de le faire cesser, en renonçant à l'honneur d'être Député, je me retirerais à l'instant même.

« A Dieu ne plaise que je mette jamais en balance l'amour-propre froissé d'un simple citoyen, avec la dignité de la représentation nationale.

« Malheureusement, l'abnégation ne m'est plus permise.

« La question s'est élevée bien au-dessus de ma personne; elle est devenue celle *du corps électoral* tout entier, *dépositaire en dernier ressort* de la *souveraineté nationale*.

« Si je pouvais douter qu'il en fût ainsi, l'addition libre et successive de cinquante électeurs, aux électeurs qui m'avaient précédemment élu, les manifestations qui me sont arrivées des électeurs de tous les partis, de divers départements, suffiraient pour dissiper mes doutes à cet égard.

« Croyez-le bien, Messieurs, c'est désormais sur les bases de notre constitution, sur la souveraineté des électeurs représentants légaux immédiats du peuple, que la discussion est engagée. Il ne m'est plus permis d'abandonner les électeurs dans la défense de leur droit. Les électeurs de la France entière se lèveront tous pour le défendre avec nous.

« Vous dire que le collège électoral de Louviers ne transigera pas sur l'expression libre et énergique de sa volonté, vous le dire, serait superflu. Il a vu, comme la France entière a pu le connaître, combien étaient perfides et calomnieuses les accusations dirigées contre moi; il a senti qu'il était plus que moi-même, indignement flétri; il persévérera!

« Un marché! me dit-on? Qui sait mieux que lui que ce marché est un mensonge. Une soumission, un engagement pris avec le Ministère! Demandez au Ministre si je suis engagé. Un aveu, enfin! Quoi! j'aurais avoué ce qui n'a jamais existé?

« Non, non. Une intrigue rancuneuse, une rivalité industrielle implacable, voilà ce que le bon sens public reconnaît et constate sous le masque d'un puritanisme hypocrite.

« Le collège électoral de Louviers, peuple glorieux de travailleurs, m'a nommé son représentant, parce que, travailleur moi-même, il m'a vu à l'œuvre, pendant quatre ans, pratiquer au milieu de lui ses doctrines; parce que je suis par tradition, par devoir, l'ami du travail productif; parce que je vois le bonheur et l'affranchissement de mon pays, dans l'organisation efficace et immédiate; parce que

je vois le progrès de la civilisation dans ces moyens perfectionnés de transport et de communication, ces instruments magiques de force, de prospérité, de richesse nationale.

« Je ne me contente pas de penser ainsi ; j'agis comme je pense.

« Qu'ai-je donc fait autre chose, que de marcher des premiers dans cette voie? Quel autre motif aurait pu me mériter l'honneur d'être choisi par l'arrondissement de Louviers?

« L'espoir conçu par les électeurs, que j'étendrais chez eux les effets de la volonté qui me domine et qu'ils partagent, est-il coupable ?

« La manifestation de ma volonté de répondre à leurs vœux éclairés, est-elle coupable ?

« Les mesures que j'ai prises pour réaliser cette œuvre de civilisation et de prospérité, sont-elles coupables ?

« Non, Messieurs, tout cela est honorable, et il n'a fallu rien moins que les suppositions les plus perfides, les assertions les plus calomnieuses, pour vous inspirer des doutes et vous engager à trois reprises à les laisser juger par le collège lui-même.

« Si je me plains des attaques venimeuses dirigées contre moi, je ne me plains pas des actes de la Chambre. La Chambre a entendu flétrir la corruption. Elle a frappé à coups redoublés sur ce que, dans son erreur, elle pensait être la personnification de ce crime ; et, dans ce sens, je m'associe à ses sentiments et à ses actes, qui ne m'atteignaient pas et qui ne pouvaient pas m'atteindre.

« Il en est temps encore, Messieurs ; craignez d'établir un précédent, dont les conséquences pourraient se tourner un jour si fatales contre l'intégrité de nos institutions, si fatales contre les minorités. Et s'il pouvait s'élever dans votre esprit quelque doute à cet égard, je vous référerais aux annales sanglantes de nos révolutions.

« Messieurs, je remplis toutes les conditions d'éligibilité. J'ai l'âge voulu. Je paie le cens voulu. Je suis citoyen français. Les électeurs m'ont donné leurs voix librement. Les scrutins ont été réguliers. L'accusation de corruption est fausse ; la calomnie est prouvée. J'ai demandé l'enquête, vous ne l'avez pas voulue.

« C'est pourquoi le cinquième collège électoral de l'Eure m'envoie pour la quatrième fois réclamer le siège que la

loi lui tient réservé dans l'enceinte de la représentation nationale.

« Et qu'il me soit permis d'espérer que la Chambre n'hésitera pas davantage à rassurer le corps électoral ; trop longtemps alarmé, en validant une élection véritablement légitime. »

M. le Président met aux voix les conclusions du bureau, qui sont pour l'annulation de l'élection.

Ces conclusions sont adoptées.

L'ordre du jour appelle la suite de la délibération sur les articles du projet de loi concernant les crédits supplémentaires pour l'Algérie, au titre de l'exercice 1844.

On reprend la délibération sur le chapitre xxv du Ministère de la guerre, matériel du génie, Algérie (travaux extraordinaires), 1,500,000 francs.

La Commission a proposé sur ce chapitre une réduction de 10,000 fr..

Un membre a la parole pour combattre la réduction. Selon lui, c'est dans ce vote spécial que, pour la première fois, la question d'Afrique se pose devant la Chambre. C'est le mode le meilleur et le plus constitutionnel, et l'orateur s'étonne des reproches que M. le Président du conseil a dirigés contre la Commission, qui aurait formulé un blâme contre l'Administration, ou proposé une amende contre l'armée. Il croit utile de protester contre cette manière insolite de procéder devant la Chambre.

Mais, quant au fond de la question, il ne saurait partager l'avis de la Commission, et il regrette qu'elle ait choisi ce chapitre pour poser la question d'Afrique. Sur tous les autres points, sur la colonisation civile, sur la nécessité de procéder successivement et de ne pas commencer partout à la fois, sur la création d'une administration civile et la constitution de la propriété, etc., il s'associe à ses vues. Il croit cependant à propos de signaler une erreur où sont tombés plusieurs orateurs et la Commission elle-même : on a dit qu'après quatorze ans, il n'y avait pas plus de 2,300 colons agricoles ; cela provient d'une confusion par suite de laquelle on a pris pour le chiffre total des colons d'Algérie, celui des colons établis dans les nouveaux centres de

population créés aux frais de l'État, en vertu de l'arrêté du 17 avril 1841. Ce chiffre même de 2,300, qui est le résultat de dix-huit mois seulement de travaux, est peut-être accru de 1,000 personnes depuis l'époque où a été fait le recensement public dans les derniers documents sur l'Afrique.

Outre les centres de population, il y a les anciens villages dont l'établissement date des premiers jours de la conquête, et qui vont toujours s'accroissant. Ces villages sont au nombre au moins de 10, et la population en est bien plus importante que celle des nouveaux centres de culture. Elle s'élève au moins à 4,500 individus, et on peut compter de huit à dix mille colons dans le Sahel d'Alger.

On a accusé la colonisation par l'Etat d'être ruineuse; on a prétendu que, pour l'établissement de chaque colon, elle coûtait 7,500 fr., tandis que le colon n'est constitué débiteur que de 1,500 fr.; c'est une erreur qui provient de ce que l'on confond l'estimation de la chose avec sa valeur. Les travaux sont faits par des condamnés militaires, à qui l'on ne donne que 70 centimes par jour. Telle est la base de la valeur; quant à l'estimation, on la fait en supposant que ces travaux sont exécutés par des ouvriers maçons et journaliers; et c'est cette supposition qui donne le chiffre de 7,500. Mais il n'en résulte point que l'Etat ait dépensé cette somme. Quant à l'emploi de l'armée aux travaux de colonisation, il a consisté en travaux de défrichement sur quelques hectares de terre dans les villages du Sahel. Or, ces villages sont des postes militaires qui défendent Alger. Il y a utilité à y placer des colons qui, au besoin, porteront les armes. C'est donc un travail d'utilité publique militaire. Peut-être seulement conviendrait il de leur donner une solde plus élevée : la moyenne, qui est de 35 centimes, n'est pas un encouragement suffisant.

L'orateur aborde ensuite la question de la guerre des Kabyles. Il a vu avec étonnement le Gouvernement ne pas faire une distinction tranchée entre les Arabes et les Kabyles. Il conçoit la guerre contre les premiers, qu'il est indispensable de dominer si l'on veut être maître en Algérie; mais, quant aux Kabyles qui, retranchés dans les montagnes, n'ont demandé qu'à rester libres et paisibles, il ne comprend pas qu'on ait fait la faute d'aller les attaquer.

On allègue qu'ils ont donné asyle et secours à Ben-Salem;

mais il faut tenir compte de ce que jamais ils n'ont pris les armes pour lui, et ne sont descendus dans la plaine pour combattre contre nous.

On prétendait dans l'origine qu'on n'attaquait que ceux qui avaient été soumis aux Turcs ; mais aujourd'hui ce fait est déclaré controuvé par les termes mêmes de la négociation dans laquelle ils ont reconnu l'autorité de la France ; ils déclarent, et on accepte leur déclaration qu'ils n'ont jamais payé tribut aux Turcs.

En ce moment, les populations se soumettent ; mais leur sera-t-il possible d'exécuter les conditions de leur engagement ? Ne chercheront-elles pas à s'y soustraire, et, l'année prochaine, ne faudra-t-il pas aller porter de nouveau la guerre chez elles et chez d'autres tribus plus lointaines encore ?

L'orateur désapprouve cette guerre ; et il fait observer qu'il a été impossible à la Commission de savoir si le dessein en avait été arrêté à Paris ou à Alger ; il y voit un cas grave de responsabilité pour le Gouvernement.

Si la Commission avait proposé un blâme à propos de cette guerre, il se serait associé à son vœu. Mais il ne peut le faire pour une réduction de 10,000 fr. sur les travaux de fortification pour les places avancées. Selon lui, le sens véritable de cette réduction serait que, d'après la Commission, la limite de notre occupation régulière est la ligne centrale du Tell, et non la ligne frontière ; qu'elle ne veut sur cette frontière que des postes-magasins, et qu'elle n'admet des postes permanents que sur la ligne centrale, c'est-à-dire sur celle qui va de *Mascara* à *Constantine* par *Orléansville*, *Milianah*, *Médéah* et *Sétif*, et un point sur la ligne frontière de *Boghar*, *Teniet-el-Had*, *Tiaret*, *Saïda* et *Sebdou*.

On a essayé de compliquer cette question en y voyant engagée celle de la colonisation disséminée. Mais l'orateur pense qu'il y a ici une erreur.

On n'a plus peur de la colonisation proprement dite ; les établissements de population civile que couvre partout l'armée, et qui se sont créés à *Sebdou*, à *Boghar*, à *Saïda*, à *Tiaret*, l'ont toujours été à côté des postes militaires. Il ne résulte pas autre chose des documents soumis à la Com-

mission, et c'est une erreur d'y avoir vu des projets de colonisation dans les postes avancés. Il faut donc mettre à part ce côté de la discussion, et se borner à examiner le premier point seulement, c'est-à-dire la question de savoir si nous devons avoir ou non des postes permanents sur la ligne frontière du Tell.

L'orateur fait d'abord remarquer que c'est ici une des questions où le Gouvernement doit avoir la plus grande liberté d'action, et où, par conséquent, une Assemblée aurait la plus grave responsabilité en y intervenant.

La manière dont on a été conduit successivement à éloigner la ligne des postes permanents a pu faire concevoir la crainte d'une extension indéfinie et d'une guerre indéfinie qui en serait la suite.

Les vicissitudes de la guerre, les reprises perpétuelles d'hostilités avec des populations qu'on a présentées plusieurs fois comme soumises, ont pu faire douter de la réalité de la soumission des Arabes.

Mais les faits qui se sont succédé ont résolu ces deux questions; et, selon l'orateur, la soumission des tribus arabes est certaine et définitive, la délimitation de notre possession est parfaitement tracée et arrêtée.

Rien ne peut plus être mis en question que par des faits ou des erreurs qui seraient de notre fait.

Les différentes contrées de l'Algérie et les limites naturelles qui doivent y fixer les populations et les souverainetés ont été exposées très-clairement dans une carte que l'Administration a placée sous les yeux de la Chambre. Des nécessités résultant de la configuration des territoires, de la nature des sols et de la différence des races rendent nécessaire, pour la France, l'occupation permanente des postes dont il s'agit. Ils sont comme le nœud qui relie le commerce de toute cette partie de l'Afrique. Les besoins des populations situées au Sud du *Tell algérien* les amènent chaque année dans cette partie de nos possessions. C'est là seulement qu'elles peuvent trouver les céréales dont elles ont besoin, c'est là seulement qu'elles peuvent se défaire de leurs dattes et des produits de leur industrie. Cette dépendance où elles se trouvent placées par leurs besoins agricoles et commerciaux les soumet aux propriétaires du Tell,

à la puissance qui domine dans les lieux où elles viennent opérer les échanges. Il est donc nécessaire que, dès l'entrée, elles y trouvent notre domination et notre protection, car l'Arabe veut être gouverné par celui dont il reconnaît le pouvoir. Dans ses idées, il a droit au gouvernement de celui à qui il paie l'impôt.

Il est donc indispensable qu'à côté de chacun des grands marchés où s'accomplissent ces échanges, il existe des points fortifiés occupés par nos troupes.

Mais il faut que cette occupation soit permanente pour être réelle; et si ce n'était jusqu'ici que des postes-magasins, il faudrait se hâter d'en faire des postes permanents. Il n'y aura rien d'extraordinaire ensuite qu'à côté de chacun d'eux il se forme des établissements semblables à ceux qui accompagnent toujours un corps d'armée; il ne faut ni s'en étonner ni s'en effrayer.

En résumé, la création de ces postes est indispensable pour que nous puissions étendre le cercle de nos opérations commerciales, donner à ces contrées toute la prospérité qu'elles peuvent atteindre, et exercer véritablement notre puissance. Il n'y aurait pas de réduction plus fâcheuse et plus funeste que celle qui porterait sur cet objet.

Selon l'orateur, la Commission des crédits extraordinaires pousse la Chambre à entrer dans une voie périlleuse. C'est seulement si la Chambre est convaincue que la ligne frontière du Tell est trop avancée comme ligne d'occupation permanente, et qu'il n'y faut que des postes-magasins sans casernement ni hôpitaux, qu'elle doit s'associer à la Commission. Mais il faut qu'elle ait cette conviction bien positive, et qu'elle en accepte la responsabilité.

L'orateur vote contre le projet de la Commission.

Un membre demande la parole au nom de la Commission, il dit :

« Messieurs, je commencerai par remercier l'orateur qui descend de la tribune, d'avoir replacé la question sur son véritable terrain. La question n'a jamais été posée de manière à attirer un blâme, ni sur le Gouvernement, ni sur l'armée. C'est une question de système qui importe

beaucoup à l'avenir de la France, et que la Chambre est parfaitement compétente pour décider, et que la Commission a cru qu'il était nécessaire de lui poser. . .

« Je dis que la question n'est pas un blâme pour le Gouvernement, puisque, au contraire, nous croyons qu'elle rentre dans les idées très-sages du Gouvernement, et que la décision de la Chambre, telle que nous la sollicitons d'elle, ne peut être pour le Gouvernement qu'un appui.

« On comprend parfaitement que, après les beaux faits d'armes qui s'accomplissent en Algérie, quand notre armée arrive dans un pays fertile, je comprends très-bien que l'armée ou les personnes qui l'accompagnent, éprouvent le besoin, le désir de faire valoir les terrains que les soldats de la France ont acquis au prix de leur sang, et que partout où nos armes ont été portées, avec le succès qui les accompagne toujours, on désire substituer d'une manière définitive la domination des Français à la domination des Arabes. La Commission a voulu vous demander s'il était sage de céder à cet entraînement, et d'établir définitivement le système européen partout où le drapeau de la France était planté une fois, ou bien s'il fallait se restreindre et choisir parmi les points que nous occupons, quelques points qui peuvent conduire à une colonisation qui serait une force pour l'armée, et qui n'apporterait jamais d'embarras au Gouvernement central de la France.

« L'orateur a dit que la Commission n'avait pas bien posé la question, qu'il aurait compris que l'on portât la question sur la guerre des Kabyles, sur la colonisation disséminée. Messieurs, nous croyons avoir porté la question sur la colonisation disséminée comme le demande l'orateur. C'est la colonisation disséminée que nous avons entendu blâmer, et tout-à-l'heure je me charge de le faire comprendre par les pièces officielles qui nous ont été communiquées, c'est pour cela que nous avons proposé une réduction sur les fortifications de Tiaret, Boghar, etc..... dans le système de colonisation restreinte ou disséminée.

« Le chap. XXV demande pour les fortifications 500,000 f., pour les bâtiments militaires 1 million de francs. Eh bien! la Commission n'a pas fait porter de déduction sur les bâtiments militaires.

« C'est justement à cause de l'intérêt qu'elle porte à l'armée, intérêt que l'armée justifie par son dévouement, non-seulement dans les combats, mais encore dans les travaux qui lui sont imposés dans les moments de relâche après les expéditions, qu'elle a fait porter la réduction sur les fortifications ; et vous allez voir tout de suite qu'il y a entre les fortifications et la colonisation une liaison très-étroite.

« Je demande à vous faire lecture d'une pièce qui nous a été communiquée

«La Commission a fait au Gouvernement cette question :

« A-t-on autorisé l'établissement des colons sur la ligne « des postes avancés ? »

« Voici la réponse officielle qui a été faite à la Commission.

« Il a été admis en principe que les Européens seraient « autorisés à se fixer partout où existent des établisse-« ments militaires permanents, soit sur le littoral, soit « dans l'intérieur. A cet effet, des plans d'alignement et « de distribution ont été dressés pour les centres de po-« pulation à annexer aux camps.

« Ces camps, même ceux qui se trouvent sur la ligne « des postes même avancés, sont destinés à devenir sans « efforts autant de centres européens, parce que tous sont « situés dans des contrées fertiles, et qu'ils commandent à « de grandes étendues de pays. Il y a un grand avantage « à y appeler des colons, parce qu'une fois peuplés, ils « pourront être gardés sans peine par de petits détache-« ments, et peut-être même par leur milice.

« Du reste, le Gouvernement n'envoie pas de colons « dans ces localités éloignées, ils s'y portent d'eux-mêmes à « la suite de l'armée, et on leur procure les moyens de « s'y établir à demeure en leur concédant des emplace-« ments à bâtir et des terres cultivées. »

« Il me semble que la lecture de cette pièce démontre que, dans les dispositions qui ont été prises pour les postes avancés, il était entendu qu'ils devaient devenir un jour des postes permanents, et que, comme postes permanents, ils étaient appelés à devenir des centres européens de population.

« C'est là, ce me semble, de la colonisation bien établie et bien caractérisée, et, selon nous, c'est de la colonisation disséminée.

« Il y a deux grandes questions en Algérie : c'est la question de la domination et ensuite l'utilisation de cette domination par la colonisation. Eh bien ! la Commission a mûrement réfléchi sur ces deux questions. Je vais, si vous le permettez, en très-peu de mots, vous exposer la série des idées qui ont été adoptées à peu près à l'unanimité dans le sein de la Commission.

« D'abord, la Commission a pensé que la domination de l'Algérie devait être absolue, qu'il ne devait pas y avoir un seul point en Algérie où notre domination fût contestée, parce qu'il ne fallait pas que, sur un point quelconque, Abd-el-Kader ou ses partisans pussent avoir les moyens de lever des impôts, d'opérer des recrutements et de tenter enfin de lever l'étendard de la révolte.

« Ainsi la Commission veut la domination absolue.

« Ainsi que cela a été plusieurs fois dit à cette tribune, et je me dispenserai de le répéter, elle a reconnu aussi que la ligne qui sépare le Tell du petit désert, était une ligne éminemment stratégique, sur laquelle nous devions nous établir et demeurer aussi longtemps qu'il nous sera nécessaire de conserver en Afrique l'effectif que nous y avons maintenant.

« Ici, il y a une distinction peut-être un peu délicate à faire sur le genre d'occupation dont ces points sont susceptibles.

« Le système que le Gouvernement a adopté est le système que le maréchal Bugeaud a indiqué dans son rapport dont nous avons eu connaissance, et qui, je crois, a été communiqué à beaucoup de membres de cette Chambre.

« Pour dominer en Algérie, il n'est pas nécessaire d'avoir partout de grosses garnisons, de gros postes, des fortifications importantes. Ce serait même une mauvaise manière de faire la guerre ; ce serait se ruiner en dépenses d'établissement, ce serait une cause d'affaiblissement pour l'armée, ce serait une cause de revers.

« M. le Maréchal Bugeaud a établi parfaitement, et la Commission l'a compris, que la principale force de l'armée

en Algérie, c'est la mobilité, la possibilité de faire des expéditions pendant plusieurs jours, en formant de distance en distance des camps, des postes de magasins et des dépôts d'approvisionnement où elle puisse se ravitailler.

« Eh bien, Messieurs, les postes situés sur la limite du désert sont parfaitement choisis pour en faire des postes de magasins et de ravitaillement.

« La Commission l'a compris, elle veut la conservation de ces postes dans cette condition-là, comme postes de magasin et comme postes de ravitaillement.

« Faut-il pour cela transformer ces postes en autant de forteresses comme Alger, et même comme Medeah et Milianah? Cela n'est pas nécessaire, ce serait même inutile et dangereux. Il faut seulement que sur chacun de ces points-là, il y ait une caserne en maçonnerie, capable de contenir quelques hommes, un assez grand nombre pour maintenir la possession du camp lorsque les colonnes mobiles n'y sont pas, et puis un magasin provisoire qui serve d'abri aux convois et aux colonnes mobiles lorsqu'elles ont besoin de s'y réfugier et de s'y ravitailler.

« Voilà le caractère que la Commission a voulu donner à ces postes; elle a insisté, non parce que c'est une question militaire, mais parce que cette question se lie intimement avec la question de colonisation.

« Voilà comment la Commission a entendu la question de la colonisation; elle a pensé que la colonisation ne devait pas être faite dans un système de spéculation, qu'il ne fallait pas vouloir tout de suite que la colonisation se suffit à elle-même ou qu'elle procurât des bénéfices à ceux qui la faisaient; elle a voulu que la colonisation fût un rassemblement de colons agricoles qui pussent un jour prêter secours à l'armée si elle était momentanément séparée de la France; elle a donc voulu que la colonisation fût une aide pour l'armée et non un embarras; et la colonisation serait un embarras si elle était disséminée sur une multitude de points de l'Algérie, parce qu'il faudrait une force militaire considérable pour la protéger; ce qu'elle veut, c'est qu'elle soit rapprochée le plus possible du littoral et concentrée de manière à pouvoir être protégée facilement et à ne pas être un embarras pour notre armée.

« Voilà comment la Commission a entendu la colonisation. Eh bien! de l'une ou de l'autre manière d'entendre la colonisation, elle a pensé qu'il pouvait résulter pour la France que l'Algérie sera une force ou une faiblesse très-grande.

« Si vous voulez comme nous une domination absolue et une colonisation concentrée sur les points que nous voulons protéger, et de manière à être toujours protégée utilement, l'Algérie pourra être une force; mais si, au contraire, vous voulez la colonisation absolue, complète, disséminée sur tous les points à la fois, elle sera une faiblesse, il faudra une armée considérable pour la protéger, elle ne pourra rien faire pour la France, et ne sera rien aux yeux de la France, et elle pourrait mettre la France dans l'impossibilité de rien faire en Europe pour soutenir le rang qu'elle doit y occuper.

« Ainsi, vous le voyez, nous n'avons pas entendu demander l'abandon de la domination ni de la colonisation; mais nous ne voulons pas la domination absolue, nous ne voulons pas une colonisation qui, disséminée sur trop de points, deviendrait illusoire: nous voulons une colonisation concentrée de manière à pouvoir toujours protéger. »

M. le Président met aux voix la réduction de 10,000 fr. proposée par la Commission sur le chapitre xxv.

— La réduction n'est pas adoptée.

Le chapitre fixé au chiffre de 1,500,000 fr. est adopté.

On revient à l'article premier, qui est adopté dans les termes suivants :

« Il est ouvert au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, au titre de l'exercice 1844, un crédit extraordinaire de sept millions six cent soixante-treize mille huit cent cinquante-neuf francs (7,673,859 fr.), tant pour l'entretien en Algérie de 15,000 hommes en sus de l'effectif déterminé par l'article 3 de la loi du 24 juillet 1843, que pour subvenir à diverses dépenses non prévues au budget de cet exercice.

« Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre les chapitres spéciaux du budget de la guerre ainsi qu'il suit; savoir :

PREMIÈRE SECTION.

Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale (Personnel).......	56,917 f.

CHAPITRE II.

Administration centrale (Matériel).........	3,000

CHAPITRE III.

Frais généraux d'impressions..............	5,000

CHAPITRE IX.

Solde et entretien des troupes...........	5,275,060

CHAPITRE X.

Habillement et campement..............	606,732

CHAPITRE XI.

Lits militaires........................	157,900

CHAPITRE XII.

Transports généraux....................	11,250

CHAPITRE XXI.

Matériel de l'artillerie (Travaux ordinaires)..	58,000

CHAPITRE XXV.

Matériel du génie (Algérie) (travaux extr.)	1,500,000
Total..........	7,673,859

Art. 2.

« Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article premier ci-dessus, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1842, pour les besoins de l'exercice 1844. »

Un membre prie M. le Ministre de la guerre de faire savoir à la Chambre ce qui est vrai, de ce qui a été dit de l'assassinat d'un grand nombre de Français ou soldats indigènes à Biskara, d'où M. le Ministre a déclaré à la Commission qu'il avait fait retirer nos troupes.

M. le Ministre de la guerre dit :

« Hier, le courrier d'Afrique est arrivé, mais un peu tard, de sorte que je n'ai pas pu dépouiller toutes les dépêches qu'il contenait, et j'ignorais, en venant à la Chambre, ce qui s'était passé à Biskara.

« Dans la nuit, j'ai pu achever le dépouillement que j'avais commencé auparavant, j'ai trouvé dans le rapport venu d'Alger une communication que Monseigneur le duc d'Aumale avait adressée au général commandant à Constantine, avec ordre de la faire passer au maréchal Bugeaud, qui se trouvait alors à Tell, et en route pour se rendre à Alger.

« Voici cette communication ; je n'ai rien reçu d'ailleurs directement de Constantine.

« Bathna, le 12 mai 1844.

« Mon cher général, un évènement fâcheux me force à « changer mon plan d'opérations et à tenir encore quelque « temps la campagne. Une révolte a éclaté parmi la garnison « de Biskara, dans la nuit du 11 au 12 mai. Deux officiers fran« çais et un chirurgien ont été assassinés dans leur lit. Cet « évènement a mis le désordre chez les soldats fidèles, qui se « sont enfuis.

« Le kalifa d'Abd-el-Kader, qui avait excité cette insur« rection, en a profité pour rentrer dans la Kasbah. Les « populations du Zab paraissent avoir été étrangères à ce « mouvement, qui a, jusqu'à ce jour, le caractère d'un « fait isolé.

« Ces détails nous sont donnés par le sergent-major Pe« lisse, qui est réfugié chez le chef de Toulga.

« Je pars après demain pour le Zab, avec cinq bataillons « et toute la cavalerie. La nouvelle que j'ai reçue coïncidait « heureusement avec la fin de la partie militaire de nos opé« rations sur le Belzma. Les mouvements combinés de nos

« diverses colonnes, et quelques razzias heureuses ont décidé « toutes les tribus à demander l'aman ; leurs grands sont « avec moi. Je laisse deux bataillons dans le pays pour ter-« miner cette affaire.

« Dans une autre lettre, je vous donne des ordres pour « diverses dispositions que nécessite cette nouvelle situa-« tion. »

Deuxième lettre du prince au général commandant à Constantine.

« Biskara, 19 mai 1844.

« Mon cher général,

« Parti le 16 de Bathna, j'étais le 18, à la pointe du jour, « à Biskara. Personne dans le Zab n'était informé de mon « arrivée. Mais dès la veille, le sergent-major Pelisse étant « parvenu à rassembler quelque monde, le kalifa d'Abd-el-« Kader avait évacué la Kasbah. Le malheureux évènement « qui l'y avait introduit n'avait, ainsi que je l'avais prévu, « aucun caractère politique ; c'est une trahison, un as-« sassinat, qu'une surveillance plus active aurait probable-« ment pu prévenir. Bel-Hadj n'a trouvé qu'une espèce de « tolérance dans la population, et point d'appui réel : il n'a « pas même pu obtenir des montagnards des moyens de « transport pour enlever nos approvisionnements, qui « sont restés intacts, et qui faciliteront l'établissement de « la nouvelle garnison. Je prends des mesures pour réta-« blir l'ordre dans le pays et châtier les coupables.

« Veuillez répandre ces bonnes nouvelles; communiquez-« les a M. le Gouverneur; dites-lui que le temps me manque « pour lui écrire, mais que je lui rendrai un compte dé-« taillé de mes opérations, de tout ce qui s'est passé, « et des résolutions que les circonstances m'ont forcé de « prendre. »

« Voilà toute la lettre, toute la communication que j'ai eue sur ce fâcheux évènement.

« Mais j'ajouterai que la garnison de Biskara ne se compose que de troupes indigènes fournies par le bataillon des tirailleurs de Constantine. Deux officiers, que des rapports

antérieurs avaient annoncé devoir se retirer, y étaient restés, et ils étaient à la veille de leur départ, tous leurs préparatifs étaient faits; mais malheureusement dans la nuit qui suivit ces préparatifs, ils eurent la faiblesse de négliger leur surveillance, et ils furent surpris dans leurs lits et assassinés. Voilà tout l'événement, je n'en sais pas davantage. »

Un membre prie M. le Ministre de la guerre de faire savoir à la Chambre s'il a pris les renseignements nécessaires pour savoir si le camp de Lallah-Magrania, occupé par nos troupes, appartient à la France ou au Maroc. Interpellé sur ce fait dans le sein de la Commission, il avait déclaré qu'il n'était pas alors en mesure de répondre et qu'il éclaircirait ce point.

M. le Ministre de la guerre répond qu'il a consulté les documents que le Gouvernement peut avoir à sa disposition, et qu'il a acquis la conviction que ce territoire appartenait à la France. On peut citer comme preuve qui ne laisse aucun doute, ce fait que l'impôt a toujours été payé au Beylick et depuis à la France.

Un membre rappelle qu'hier M. le Ministre de la guerre a déclaré qu'il espérait que les travaux de Lallah-Magrania seraient assez avancés pour le cas d'une guerre contre le Maroc. Cependant ces travaux s'exécutaient sur un territoire dont la propriété était douteuse.

S'il devait sortir une guerre de cette circonstance, n'y aurait-il pas lieu de signaler la légèreté et le défaut de circonspection qui auraient conduit l'Administration à un acte dont les conséquences pourraient être si graves.

— L'article 2 est adopté.

Art. 3.

« Les crédits accordés au Ministre de la guerre sur l'exercice de 1844 par la loi du 24 juillet 1843 précitée, pour les dépenses applicables aux divisions territoriales de l'intérieur, sont et demeurent réduits d'une somme de 1,198,711 fr., conformément à l'état A annexé à la présente loi. »

Etat A.

Des crédits annulés sur l'exercice de 1844, par suite de la réduction de 4,640 simples soldats d'infanterie, et de 1,000 chevaux pendant six mois.

CHAPITRE IX.	
Solde et entretien des troupes.......	609,299 fr.
CHAPITRE XI.	
Lits militaires........................	19,766
CHAPITRE XII.	
Transports généraux.................	1,438
CHAPITRE XIII.	
Remonte générale..................	350,868
CHAPITRE XV.	
Fourrages..........................	215,135
CHAIPTRE XXI.	
Matériel de l'artillerie..............	2,320
Total.......	1,198,826 fr.

— L'article et l'état sont adoptés.

Art. 4.

« A dater du 1er janvier 1846, les recettes et les dépenses comprises dans le budget spécial de l'Algérie, seront portées pour ordre dans les travaux du budget général de l'Etat.

« Ce service sera soumis à toutes les règles prescrites par les lois de finances, pour les crédits supplémentaires et le règlement définitif du budget de chaque exercice.

« Le budget et le compte définitif de ce service seront annexés au budget et au compte du département de la guerre auquel il ressortit. »

Un membre propose l'amendement suivant :

« Avant le 1er janvier 1846, une ordonnance royale réglera l'établissement, modification, confirmation ou suppression des impôts, taxes ou revenus de toute nature perçus ou à percevoir en Algérie.

« La même ordonnance déterminera 1° ceux de ces impôts, taxes ou revenus, qui doivent former les recettes du budget colonial ou être attribués au Trésor ; 2° celles des dépenses effectuées en Algérie qui doivent être mises à la charge du budget colonial.

« Cette ordonnance et les arrêtés ou règlements rendus pour son exécution, seront imprimés et distribués aux Chambres.

« Seront aussi imprimés et distribués aux Chambres, avant le premier avril de chaque année : 1° le budget des recettes et dépenses coloniales, tel qu'il aura été arrêté par le Ministre, pour l'exercice commencé ; 2° la situation provisoire de l'exercice qui aura pris fin au 31 décembre précédent ; 3° les comptes du dernier des exercices, réglés conformément au paragraphe suivant.

« Les comptes des recettes et dépenses coloniales de l'Algérie seront, avec les pièces justificatives, soumis au contrôle de la cour des comptes. »

L'orateur rappelle que l'ordonnance du 21 août 1839 fut rendue à une époque où les ressources spéciales de l'Algérie étaient faibles et précaires. Il n'y eut pas de contestations ; des réclamations, au contraire, se sont élevées depuis que les ressources se sont accrues et ont pris de l'importance.

D'après cette ordonnance, toutes les dépenses qui, d'ordinaire, sont à la charge des départements et des communes, furent mises à la charge du budget colonial ; les autres dépenses ont été laissées à la charge du budget général. Ces principes ont été, en général, exactement appliqués depuis.

Seulement la Commission a signalé quelques circonstances où l'on s'en est écarté.

Et pour remède à ces anomalies qui peuvent disparaître, la Commission propose de supprimer absolument le bud-

get colonial, comme s'il n'y avait pour l'Afrique ni dépenses communales, ni dépenses permanentes ; ces dépenses seraient votées pour ordre par les Chambres ; alors ce serait la Chambre des Députés qui examinerait les dépenses municipales de l'Algérie et qui en déciderait ; ce qui est évidemment contre tous les principes et contre toutes les règles.

L'Algérie n'est ni une terre étrangère, ni un lieu d'occupation passagère, ni un pays qui puisse être administré purement et simplement comme une autre partie du territoire français. C'est une colonie, et une colonie importante.

Or, les colonies sont soumises à des législations particulières et transitoires, selon leur état plus ou moins avancé d'organisation. L'Algérie est encore dans le second cas, c'est-à-dire sous le domaine des ordonnances ; et une disposition qui la placerait sous le domaine législatif, aurait quelque chose d'insolite et d'inconstitutionnel. Il y a des dépenses dont l'objet tient à l'exercice de la souveraineté, et celles-là doivent être votées par le pouvoir législatif ; mais il y a aussi des dépenses qui ont un caractère local, spécial, et affectées à la possession ; celles-là ne peuvent être soumises aux Chambres ; et pour l'Afrique, ne peuvent être réglées que par ordonnances.

La seule difficulté est la distinction des deux espèces de dépenses. On a tenté de le faire en 1838 ; il est possible qu'aujourd'hui il soit nécessaire de la réviser ; car en Afrique, et pour longtemps, on ne pourra rien faire que de temporaire ; et, peut-être, une révision ultérieure sera-t-elle encore nécessaire. Tel est l'objet d'une partie de l'amendement ; l'autre partie aurait pour effet de faire régler par une seule et même autorité tout ce qui concerne l'impôt, afin d'éviter les inconvénients qui peuvent résulter du défaut de concours entre des autorités diverses. Cette disposition aurait des conséquences très-étendues et très-utiles.

La Chambre, en déléguant les pouvoirs à l'ordonnance, n'aurait pas aliéné son droit. Si le règlement qui en résulterait ne remplissait pas le but qu'on se propose, la Chambre peut encore exercer son action pour changer ou modifier ce qu'elle jugerait nuisible ou incomplet.

La Commission du budget n'a pas voulu faire elle-même cette séparation des dépenses générales et locales, et elle a senti qu'il convenait d'en remettre le soin au Ministre responsable, et elle l'a fait par une disposition analogue à celle que l'orateur propose aujourd'hui. Enfin, d'autres prescriptions de l'amendement établissent les moyens de surveillance et de contrôle qui assureront l'examen de la Chambre sur cette partie importante des dépenses et des recettes.

Un membre, au nom de la Commission, a la parole pour soutenir l'article qu'elle a proposé, il dit :

« Messieurs, la Chambre comprendra que, sur une question d'une aussi grande importance, il faut qu'elle décide si elle veut faire quelque chose de sérieux pour s'opposer aux inconvénients que nous avons cru reconnaître au système actuel, ou si elle veut adopter un palliatif qui n'irait pas au fond de la question. J'essaierai de démontrer à la Chambre que l'amendement de la Commission atteint au but sans entraver la marche de l'Administration, et que le système du préopinant tendrait à perpétuer ce qui existe aujourd'hui avec quelques mesures de précaution qui ne donneraient pas à la Chambre l'action et le contrôle que nous désirons qu'elle obtienne.

L'orateur nous a exposé la situation de l'Algérie, il nous a représenté que ce n'était pas une municipalité, ni un département, ni une colonie. Nous avons admis ce système. Voilà pourquoi nous avons trouvé tout naturel qu'on n'ait pas pu faire distinction des dépenses municipales et départementales, car il n'existe en Algérie ni municipalité ni département.

« Il faut d'abord vider un point sur lequel le préopinant a insisté.

» Il nous a parlé d'un budget municipal, d'abord peu étendu, qui a commencé en 1840, et qui a existé jusqu'en 1842. J'ai pris des renseignements, et j'avoue que, ni la Chambre, ni la Commission, n'ont jamais eu connaissance de ce budget municipal. Un fonctionnaire haut placé du Ministère des finances, que nous avons consulté, ne connaissait nullement l'existence de ce budget municipal. Il

n'est donc pas étonnant qu'il n'ait pas été critiqué par les Chambres.

« Il faut rétablir les faits relativement à ce qui s'est passé en Algérie depuis la possession jusqu'en 1842, époque où la loi du 11 janvier 1842 a voulu modifier celle de 1834. Vous savez que cette dernière loi avait décidé que les dépenses de l'Algérie figureraient dans le budget de l'Etat, mai dans une section distincte. A cette époque, et jusqu'à ce jour, toutes les dépenses de l'Algérie, administration des cultes, finances, travaux publics, travaux extraordinaires, dépenses imprévues, fonds secrets, tout était rangé dans le budget de l'Etat. Nous ne connaissions alors aucune impossibilité d'évaluer les dépenses faites en Algérie. Les choses ont ainsi marché. Consultez les budgets, et vous y trouverez la preuve de ce que je viens de dire.

» Plus tard, on a fait l'ordonnance de 1839. Les ressources de l'Algérie avaient augmenté. On avait eu soin de faire augmenter, en portant dans les recettes coloniales les recettes qui ont un caractère de revenu de l'Etat, les revenus des domaines, les patentes et l'impôt des Arabes. Il est arrivé que les recettes, au profit du Trésor, ne sont que 2 millions, et les recettes du budget colonial de 9 millions. Il importe d'examiner si un budget doté de 9 millions ne doit pas être soumis aux Chambres. S'il y des impossibilités, comme on l'a dit, il est bon de les laisser sous le régime de l'ordonnance.

« Une chose me frappe : c'est en avançant dans un système où les communications sont plus faciles, l'administration plus régulière, c'est alors qu'on croit qu'il faut faire un pas vers l'ordonnance.

« Ainsi, telle chose qui est réglée par l'Etat aujourd'hui, sera dans le domaine de l'ordonnance. Le premier objet de l'amendement du préopinant, est de nous proposer de consacrer, par un article de loi, qu'une ordonnance pourra établir une nature d'impôt, une quotité d'impôt en Algérie. Ainsi, lorsque nous aurons fait des lois pour régler les douanes, les matières de dépenses communes entre les deux pays, il y aurait un régime pour les droits en France, et un autre régime pour les droits en Algérie.

« Je serais bien aise d'entendre l'opinion de M. le Mi-



nistre des finances, mais je dis que le premier paragraphe proposé par l'orateur, est sans contredit ce qui a été proposé de plus exorbitant pour le Gouvernement de l'Algérie.

« Cet amendement n'est pas l'œuvre du préopinant, il veut bien le prendre sous sa responsabilité ; il n'y a que le premier paragraphe qui soit son ouvrage ; l'amendement avait été préparé dans une réunion où M. le Ministre de la guerre nous a fait l'honneur d'assister. L'orateur n'a fait qu'y ajouter le premier paragraphe.

« Il n'y a point d'impossibilité, comme on l'a dit. Le budget de l'Etat contient aujourd'hui soixante-neuf chapitres de dépenses pour l'Algérie, il y en a vingt-cinq pour des dépenses qui montent à 69 millions. Je ne veux pas fatiguer la Chambre, mais je tiens personnellement, et c'est l'avis de la Commission, à ce que le budget, quelque petit qu'il soit, arrive devant la Chambre ; on verra si l'ordonnance de 1839 a été suffisante, si on a bien séparé les dépenses de l'Etat de celles qui sont municipales et départementales.

« On nous cite les budgets départementaux et municipaux. Je ne sais comment on peut établir une pareille analogie ; les budgets municipaux et les budgets départementaux sont placés sous la surveillance d'autorités que la loi a investies de la mission de les examiner avec soin. Le budget colonial est affranchi de toute espèce d'investigation. Il est composé par le gouverneur général, il est examiné par les chefs de service qui sont en Algérie, et envoyé ensuite à M. le Maréchal, dans la fermeté duquel j'ai grande confiance ; mais, encore une fois, c'est dans les bureaux du Ministère qu'a lieu la première investigation.

« Dans l'intérêt de tous, de M. le Ministre lui-même, il est bon que ce budget ait un caractère plus réel et plus sérieux, et il n'y a aucun inconvénient à ce qu'il passe sous les yeux de la Chambre. Je mets au défi les partisans les plus chaleureux de l'Algérie, de me citer un seul article du budget colonial, que nous ne puissions prévoir à l'avance.

« La colonisation figure pour 3 millions dans le budget colonial, et pour 500,000 francs dans le budget de l'Etat.

Ce sont des fonds qui ont absolument la même destination, et si on peut prévoir ces dépenses dans le budget colonial, on peut les prévoir également dans le budget de l'Etat. Il y a de l'imprévu, dit-on; mais il y a dans l'élasticité de notre système financier tous les moyens d'y subvenir.

« Une autre observation qui me semble très-sérieuse est celle-ci : M. le Ministre vous a dit qu'on avait fait passer le budget de l'Etat dans le budget colonial pour 2 millions de dépenses; mais, quand ces dépenses étaient au budget de l'Etat, elles étaient soumises au contrôle des Chambres; je ne vois pas pourquoi leur passage d'un budget à l'autre les aurait fait changer de caractère.

« Je prendrai tous les chapitres, toutes les natures de dépenses, et je n'en trouverai aucune qui puisse être affranchie du contrôle. Ce qui a frappé la Commission, c'est précisément ce que je viens de vous raconter. S'il a été loisible de faire passer pour 2 millions de dépenses d'un budget qui était connu, qui appelait l'attention de tout le monde, dans un budget inconnu, ce qui s'est fait une fois pourrait se faire sans cesse, et il serait à craindre qu'on pût en faire un abus dangereux.

« La mesure que nous proposons laisse toute facilité au Gouvernement.

« Le préopinant dit que l'ordonnance de 1839 sera révisée. Je n'ai pas voulu défendre cette ordonnance, tout le monde a reconnu qu'il y avait une confusion qu'il était utile de faire cesser.

« Du reste, l'amendement ne fait aucun obstacle à ce que la division s'opère comme le Gouvernement l'entendra.

« L'orateur a dit que la Commission avait reculé devant cette espèce de ventilation des recettes. Et nous aussi nous avons reculé, nous n'avons pas voulu entrer dans cette voie; nous n'avons pas fait l'ordonnance, mais il nous a été impossible de ne pas reconnaître qu'elle était irrégulière.

« Qu'on ne dise pas que c'est un témoignage de méfiance : c'est dans les meilleures intentions que la Commission a cru qu'il était bon pour l'administration centrale d'avoir une règle fixe qui fît cesser cette lutte dont on a parlé

entre les fonctionnaires en Algérie qui étendent les dépenses, et la sagesse de M. le Ministre qui les restreint sans cesse et dans toutes les occasions.

« J'espérais donc que l'amendement que nous avons l'honneur de proposer aurait l'assentiment de M. le Ministre, je désire au moins qu'il ait celui de la Chambre. Je répète à la Chambre qu'il ne s'agit de gêner aucune branche d'administration, mais qu'il faut arrêter un abus qu'on ne peut tolérer; la Chambre saura, on l'a dit hier, mais cela sera mieux à sa place aujourd'hui, que le budget colonial n'est arrêté qu'après que les dépenses sont faites, ou du moins à une époque très-rapprochée de la fin de l'exercice. A l'heure qu'il est, le budget de 1844 n'est pas encore arrêté. Je crois que cet état de choses est intolérable; il est impossible d'admettre qu'un budget de 9 millions soit ainsi arrêté sans contrôle.

« On nous dit : « Mais vous aurez les comptes; » c'est un palliatif insignifiant, et quand les faits sont accomplis, nous connaissons toutes les difficultés qu'il y a pour mettre à la charge de je ne sais quelle dette flottante des crédits que nous ne voulons pas reconnaître.

« L'amendement du préopinant, qui semble avoir été dicté par le désir de régulariser l'ordre de choses actuel, ne produirait aucun bon résultat : les comptes dans le budget, c'est comme rien; la chose essentielle, c'est le contrôle; c'est par ces motifs que je soutiens l'amendement de la Commission. »

M. le Ministre des finances dit que l'ordonnance de 1835 était un progrès sur l'état antérieur. Il y avait auparavant abus des recettes et des dépenses municipales en Algérie; l'ordonnance réalisa un progrès en déterminant la part du service colonial et celle du service général. Elle contenait d'ailleurs des dispositions qui régularisaient le service et assuraient le contrôle.

La Commission a remarqué que la séparation des dépenses n'était pas assez tranchée et que cette confusion entraînerait quelques inconvénients; elle en a demandé la rectification, et le Gouvernement s'est montré disposé à l'opérer.

La Commission du budget a formulé une disposition en ces termes.

« A partir de 1846, le budget spécial de l'Algérie à régler par ordonnance royale, ne comprendra que les recettes et les dépenses qui ont un caractère local et municipal.

« Les autres recettes et dépenses de l'Algérie seront rattachées au budget de l'Etat. »

Le Gouvernement y adhère, et la Commission des crédits supplémentaires l'accepte. L'orateur espère que la Chambre résoudra la question en l'adoptant.

— Le premier amendement est retiré par son auteur.

Un membre propose un amendement ainsi conçu :

« A partir de 1846, le budget spécial de l'Algérie sera réglé par une ordonnance royale rendue dans la forme des règlements d'administration publique. »

Cet amendement n'étant pas appuyé, n'est pas mis aux voix.

Un membre de la Commission dit qu'il ne peut regarder comme sérieux que les budgets proprement dits. Aucun des amendements proposés n'a ce caractère. Il insiste pour l'adoption des conclusions du rapport et de l'article qui y est présenté.

Un membre demande ce qu'on entend par le caractère local et le caractère municipal des dépenses en Algérie.

L'auteur de l'amendement répond qu'il a voulu spécifier par là les dépenses qui se rattachent aux besoins purement locaux et municipaux. Il n'a pu employer que les expressions indirectes, parce qu'il n'y a pas de municipalités en Algérie.

Un membre demande si les droits de douanes peuvent être considérés comme des recettes municipales.

M. le Ministre des finances répond que les recettes de douanes sont des recettes générales, excepté pour les droits d'octroi qui sont perçus par les douanes.

Un membre demande à la charge de qui tombera le déficit

qui résulte des nombreuses expropriations qui s'y font sans paiement ni liquidation.

Un membre pense que la question est trop grave pour être décidée incidemment par une loi de crédits supplémentaires. Il demande le renvoi à la Commission du budget.

M. le Ministre des finances appuie cette proposition, dont il adopte les motifs.

— Les amendements qui ont été proposés sont retirés par leurs auteurs.

Un membre prie la Commission des crédits supplémentaires de maintenir son article, et la Chambre de ne pas ajourner la solution de cette difficulté. La question est assez grave pour qu'elle ne soit pas tranchée par un seul pouvoir ; c'est ce qui arriverait si la disposition n'était insérée qu'au budget de 1845, car il est bien certain que le budget ne reviéndrait pas dans cette Chambre. L'action de la Chambre des Pairs serait plus grande et plus assurée si la question était rattachée à la loi des crédits supplémentaires, qui peut très-bien recevoir des amendements et revenir à la Chambre des Députés.

M. le Président fait observer qu'il est contre les usages et les précédents de la Chambre de renvoyer un article d'une loi à une Commission chargée d'une autre loi. Mais on peut purement et simplement rejeter l'article proposé ; le vote, après la discussion qui vient d'avoir lieu, n'aura pas d'autre signification que celle d'un ajournement de la discussion. Ce mode serait obligatoire s'il s'agissait d'une proposition du Gouvernement.

La Commission pourrait encore retirer cet article, car c'est elle qui le propose, et il sera bien entendu que, de la part de la Commission et de la Chambre, ce retrait a le sens d'une invitation à la Commission du budget de s'occuper de cette question et de saisir la Chambre d'un projet de résolution à ce sujet.

Un membre appuie le renvoi à la Commission du budget. Elle pourra en faire l'objet d'un rapport supplémentaire, et la question pourra être complètement éclairée.

— Après plusieurs observations échangées sur la convenance et l'utilité de ce renvoi, la Commission déclare consentir à ce que la question soit ainsi renvoyée, et qu'elle n'insiste pas sur la mise aux voix de l'article qu'elle avait proposé.

Il est procédé au scrutin secret sur l'ensemble du projet de loi ; l'appel et le réappel terminés, le dépouillement ayant constaté que la Chambre n'est pas en nombre, la reprise du scrutin est renvoyée à la séance de demain.

La séance est levée.

Signé SAUZET, *Président ;*

De l'Espée, Lacrosse, de Las-Cases, Boissy-d'Anglas,
Secrétaires.

Collationné :
Le Secrétaire-Rédacteur,
Signé Cerclet.

ANNEXES.

Nos 124. - 142.

(N° 124.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux*,

PAR M. DUFAURE,

Député de la Charente-Inférieure.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Le Gouvernement, dans le projet de loi que vous nous avez chargés d'examiner, ne propose à votre délibération aucun système nouveau sur la création ou l'exploitation des chemins de fer. Il admet comme définitivement jugées les questions qui ont si longtemps occupé les Chambres et divisé les meilleurs esprits. Sur le choix des lignes à faire,

* Cette Commission est composée de MM. Allard, Croissant, Dufaure, Philippe Dupin, Gillon, Laurence, Liadières, de Panat.

du mode de confection et d'administration à adopter, il tient pour bonnes les solutions que vous avez préférées il y a deux ans, en votant la loi du 11 juin 1842 ; il vous demande d'en faire l'application sur la ligne d'Orléans à Bordeaux.

Au nombre des chemins qui ont été classés, se trouve en effet celui qui lie Paris à la frontière d'Espagne. La tête de ce chemin entre Paris et Orléans a été, dès 1838, concédée à une compagnie particulière; en 1842 le Gouvernement a été autorisé à le continuer jusqu'à Tours; il veut aujourd'hui poursuivre cette grande entreprise, et étendre jusqu'à Bordeaux la belle voie de communication, bientôt ouverte entre Tours et Paris.

Le classement établi par la loi de 1842 était un choix entre toutes les lignes étudiées ou demandées. Les dispositions générales de cette loi, concernant la confection et l'exploitation des chemins de fer, étaient un choix entre les systèmes nombreux et divers qui avaient été jusque là proposés ou appliqués. Il a été décidé que l'Etat achèterait les terrains, ferait les terrassements et les travaux d'art, construirait les bâtiments des stations, et que des associations particulières seraient appelées à poser les rails, à se pourvoir du matériel d'exploitation et à exploiter. Le Gouvernement vous propose de partager, suivant les mêmes bases, les dépenses et les travaux nécessaires pour rattacher à la capitale tous les départements du Sud-Ouest de la France.

Ainsi envisagé du point de vue le plus général, dans son esprit et dans ses dispositions fondamentales, le projet que nous examinons n'est autre chose que l'exécution d'une loi déjà et depuis peu de temps votée. Nous n'avions pas à rechercher si

cette loi a eu raison de classer la ligne de Paris à la frontière d'Espagne, ni si l'on a bien fait de partager l'entreprise des chemins de fer entre l'État et l'industrie privée; mais il nous restait à examiner ces deux dispositions générales dans leur application, telle que la règle notre projet de loi; nous avions à nous demander s'il est opportun de continuer l'exécution de cette ligne déjà commencée, si les dépenses qu'elle doit imposer à l'Etat sont exactement appréciées, si le temps qui doit être employé à sa confection a été sagement mesuré, et enfin, ce qui était la partie la plus difficile de notre mission, si les conditions particulières que le Gouvernement veut proposer à la Compagnie qui se chargera de l'exploitation, ont été combinées de la manière la plus conforme à l'intérêt public, et méritent d'obtenir l'approbation de la Chambre.

Tel est le cercle dans lequel nous a paru se renfermer la tâche que vous nous avez confiée; nous chercherons à la remplir sans en excéder les bornes.

La loi de 1842 n'a pas seulement classé le chemin de Paris à la frontière d'Espagne; elle a indiqué plusieurs points de la direction que ce chemin devra suivre: Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne. Ce sont les plus grandes agglomérations de populations qui se soient formées entre les deux points extrêmes; elles sont toutes sur la ligne que le courant de ces populations suit depuis un temps immémorial. Des habitudes séculaires, d'antiques relations rendaient cette direction nécessaire.

Nous vous avons dit que l'exécution était commencée entre Orléans et Tours. Pour ce fragment de chemin dont la longueur est définitivement éva-

luée, par l'Administration, à 115 kilomètres, le Gouvernement a obtenu un crédit général de 17 millions.

Ce crédit a été ouvert :

Pour 2 millions sur l'exercice 1842;
6 millions sur l'exercice 1843;
6 millions sur l'exercice 1844.

Le complément de la dépense sera sans doute couvert par les crédits de l'exercice 1845.

L'Administration nous a fait connaître l'état d'avancement des travaux à la fin de l'année 1843.

Les projets détaillés des terrassements et des ouvrages d'art avaient été fournis et approuvés; le tracé, néanmoins, dans la partie qui avoisine la ville de Tours, n'était pas encore arrêté.

Les plans parcellaires du chemin, sur les 80 communes qu'il traverse, avaient été complétés et vérifiés.

Les acquisitions de terrains avaient presque partout été réglées à l'amiable entre l'Administration et les propriétaires; dans les rares circonstances où le jury a été appelé à prononcer, il s'est beaucoup plus rapproché des offres toujours raisonnables de l'Administration que des prétentions quelquefois exagérées des propriétaires; heureux exemple d'impartialité que nous tenons à constater!

Les indemnités, réglées à l'amiable ou par le jury, se sont élevées en moyenne à 8,165 fr. l'hectare dans le département du Loiret; à 7,010 fr. dans le département de Loir-et Cher; et à 5,450 fr. dans le département d'Indre-et-Loire.

Le cube total des terrassements, en n'y compre-

nant pas ce qui concerne les abords de Tours, doit s'élever à 2,567,000 mètres cubes. Ce travail était fait pour plus des trois cinquièmes. 40 kilomètres de terrassement étaient en état de recevoir le ballast.

Tous les ouvrages d'art étaient adjugés; plusieurs étaient finis. On espère que le plus important de tous, le pont sur la Loire à Montlouis, sera terminé avant le 1er mai 1845.

Les projets des maisons des gardes et des bâtiments des stations n'étaient pas encore soumis au conseil général des ponts-et-chaussées.

L'Administration compte obtenir une économie de 2 millions sur le crédit général de 17 millions qui lui a été ouvert. De sorte que les dépenses faites par l'État, pour le chemin d'Orléans à Tours, s'élèveraient à 130,435 fr. par kilomètre, et, si l'on déduit la portion qui doit être remboursée par les départements et les communes, à 113,479 fr.

Du point encore indéterminé où cette ligne desservira la ville de Tours, elle doit se retourner vers le sud-ouest pour aller rejoindre Bordeaux. Ici commence la section de la grande ligne de Paris à la frontière d'Éspagne, que le Gouvernement vous propose d'entreprendre. Cette section a été étudiée en 1837 et 1838, par M. Corréard, ingénieur civil, pour une Compagnie, et par M. Defontaine, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, pour l'administration. Les deux projets ont été soumis le 1er mars 1842 au conseil général des ponts et chaussées, qui décida « que d'Orléans à Bordeaux, le chemin de « fer devait suivre la direction du projet étudié par « M. Defontaine, avec cette réserve que le tracé « touchera la ville de Tours, et qu'il sera fait de « nouvelles études avant d'arrêter définitivement

« le tracé de la partie comprise entre Libourne et
« Bordeaux. »

Le Ministère des travaux publics devait donc faire recommencer les études du chemin aux abords de Tours et dans le département de la Gironde, entre Libourne et Bordeaux. Il a fait plus; et quoiqu'il parût en être dispensé par l'approbation donnée au travail de M. Defontaine pour le reste de la ligne, il a demandé sur tous les points des études nouvelles et plus détaillées. Votre Commission en a eu communication, et vous doit un compte sommaire des renseignements qu'elle a y pu puiser.

M. Defontaine se dirigerait vers le midi, immédiatement après avoir franchi la Loire à Montlouis, laissant la ville de Tours à quelques kilomètres du chemin de Bordeaux. Il traversait le Cher auprès de Vitry, l'Indre auprès du moulin de Vaux; passait au Loroux, à Mathelan, atteignait et suivait le vallon de l'Esvres, traversait la Creuse et arrivait au village des Ormes.

M. Corréard descendait la Loire sur la rive droite jusqu'à Bourgueil, traversait le fleuve, et venait rejoindre la Vienne en aval de Chinon, pour se tenir ensuite sur la rive gauche de cette rivière jusqu'à Châtellerault.

Ces deux tracés ont été revus depuis 1842 et modifiés, en rattachant la ville de Tours au premier, et en plaçant le second sur la rive gauche de la Loire.

Deux directions intermédiaires, aboutissant l'une et l'autre, comme le projet de M. Defontaine, au village des Ormes, ont été étudiées depuis la même époque; l'une passe par Pont-de-Ruen, Thilouze et Saint-Epain; l'autre par Joué, Le Ripault et

Sainte-Maure; cette dernière avec de nombreuses variantes sur toute l'étendue de son parcours.

Ces avant-projets avaient déjà, en 1843, passé sous les yeux du conseil général des ponts-et-chaussées; le choix à faire entre les quatre directions avait été ajourné jusqu'à de plus amples recherches qui sont aujourd'hui terminées; et, bien que ce soit un difficile problème de rattacher Tours au village des Ormes, en traversant ou éludant les coteaux qui, sur un espace peu étendu, séparent le Cher de l'Indre, l'Indre de la Manse, la Manse de la Creuse et la Creuse de la Vienne, nous croyons que l'Administration est en mesure de faire promptement son choix.

Des Ormes à Châtellerault, le chemin de fer suit le cours de la Vienne et la route-royale n° 10; le tracé ne donne lieu à aucune difficulté.

M. Defontaine passait sur la rive gauche de la Vienne avant d'arriver à Châtellerault, et suivait les faubourgs de cette ville à l'ouest. Une nouvelle direction a été proposée sur la rive droite de la rivière et à l'est de la ville. L'Administration n'a pas encore choisi entre ces deux tracés. Ils diffèrent peu pour la longueur et pour la dépense, et vont se réunir à une petite distance de la ville, au hameau de Nerpuis.

De Nerpuis au domaine de la Folie près Poitiers, le chemin suit la vallée du Clain sur une longueur de 23 kilomètres; cette partie de la ligne est définitivement étudiée et pourrait immédiatement être mise en adjudication.

L'établissement du chemin auprès de la ville de Poitiers donne lieu à de sérieuses difficultés. Deux directions ont été examinées, l'une par la vallée du

Clain, l'autre par la vallée de la Boivre ; les travaux des ingénieurs n'ont pas été soumis à votre Commission, et le conseil général des ponts-et-chaussées n'a pas encore été consulté.

Selon les deux projets, le chemin se retrouve sur le versant gauche du Clain au petit hameau de Givray ; il s'y tient jusqu'au bourg de Vivonne, et passe alors sur la rive droite.

Toute cette partie de la ligne est complètement étudiée.

Après Vivonne, le chemin suit le Clain jusqu'à Voulon, monte sur le plateau qui sépare le Clain de la Bouleure, et atteint la limite du département de la Charente auprès de Voulesme, au petit village du Roc.

Du point de raccordement convenu sur les limites des deux départements de la Vienne et de la Charente, jusqu'à l'entrée de la commune de Libourne dans la Gironde, les études, confiées à un seul ingénieur en chef, ont été divisées en trois sections :

La première s'étend du village du Roc, limite des deux départements, au village de Chalonnes, à 4,000 mètres au nord d'Angoulême ;

La seconde part de Chalonnes, traverse la ville d'Angoulême et s'arrête du côté de l'ouest aux derniers plis du coteau sur lequel elle est bâtie ;

La troisième s'étend de ce point jusqu'à la petite rivière de la Barbanne, limite de la commune de Libourne dans le département de la Gironde.

Dans la première section quatre directions avaient été étudiées entre les deux points extrêmes. Celle que le conseil général des ponts-et-chaussées a préférée se rend du Roc vers Ruffec, se dirige à droite de

cette ville dans une gorge coupée par un faîte sur lequel est établie la route de Ruffec à Jarnac, perce ce faîte par un souterrain de 683 mètres, descend au village de Luxé, où elle traverse la Charente, et profitant ensuite des plis de terrain multipliés que présente le vaste plateau que contourne ce fleuve, elle va joindre le point obligé de Chalonnes.

Le problème que présente la seconde section consiste à franchir le contre-fort élevé sur lequel est bâtie la ville d'Angoulême; deux directions ont été proposées : suivant l'une, le chemin de fer contournerait la ville à l'ouest en franchissant plusieurs fois la Charente; selon l'autre, il la percerait par un souterrain ouvert en ligne droite dans un rocher parfaitement solide et d'une longueur de 745 mètres.

Entre Angoulême et Libourne quatre tracés avaient été proposés; le conseil général des pont-et-chaussées vient de donner la préférence à celui qui suit les vallées de la Tude et de la Dronne, passe à Montmorau, à Chalais et à Coutras; des quatre tracés, celui-là est le plus court et doit être le moins dispendieux.

La dernière partie de cette grande ligne commence au ruisseau de la Barbanne et va couper la Dordogne à 1000 mètres en amont du pont actuel de Libourne; le conseil général des ponts-et-chaussée, en approuvant l'avant-projet de M. Defontaine sur le surplus de la ligne, avait demandé de nouvelles études entre Libourne et Bordeaux; elles ont été faites. Suivant ces nouvelles études, le chemin, après avoir franchi la Dordogne, traverserait la palu d'Arveyres, et, pour éviter des inondations sembla-

bles à celle de 1843, serait établi sur un viaduc en maçonnerie de 200 arceaux. Après le village d'Arveyres deux directions ont été proposées : l'une par M. Defontaine, l'autre par M. Corréard. L'une et l'autre ont été étudiées de nouveau et modifiées depuis 1842. La première coupe directement, par un souterrain de 1,700 mètres, le faîte des coteaux tourmentés qui séparent les deux puissantes rivières de Bordeaux et de Libourne, et profite du lit étroit et difficile d'un petit affluent de la Garonne, pour descendre sur ses bords en amont de Bordeaux.

La seconde évite les difficultés du terrain que la première affronte. Elle descend avec la Dordogne vers le Bec d'Ambez, passe sur la vallée de la Garonne et remonte vers Bordeaux, en coupant le coteau de Lormont.

L'une et l'autre devaient aborder la Garonne à 1,800 mètres au-dessus du pont actuel de Bordeaux, la franchir sur un nouveau pont dont les études ont été faites, et avoir dans le quartier de Paludatte leur gare d'arrivée, qui serait commune aux chemins de Bayonne et de Toulouse.

Mais deux variantes ont été dernièrement projetées pour faire aboutir et pour arrêter le chemin sur la rive droite du fleuve. Nous n'avons pas besoin d'indiquer à la Chambre quelles difficultés ces propositions si contraires sont de nature à soulever ; elles touchent vivement et beaucoup d'intérêts particuliers et l'intérêt collectif d'une des premières villes de France. Au point de vue le plus général, l'une se fonde sur ce que la ligne classée par la loi de 1842 n'est pas de Paris à Bordeaux, mais de Paris à la frontière d'Espagne, et

ne doit pas être interrompue dans son parcours; l'autre sur les difficultés que peut offrir et les dépenses que peut entraîner la construction d'un nouveau pont en face de Bordeaux. Votre Commission ne pouvait exprimer aucun avis sur ces graves questions, qui n'ont même pas été soumises aux enquêtes locales. M. le Ministre des travaux publics nous a déclaré que, pour lui, toute résolution était suspendue à cet égard, d'autant plus que s'il faisait construire un pont sur la Garonne, le crédit porté au projet de loi serait probablement insuffisant, et qu'il serait obligé d'en demander un nouveau. Peut-être sur toute cette partie du chemin, dont les difficultés frappaient en 1842 le conseil général des ponts-et-chaussées, serait-il possible de trouver encore quelque heureuse modification. Peut-être, en autorisant par exception des pentes de plus de 5 mill., l'Administration permettrait-elle de passer par une voie plus courte et moins dispendieuse de la vallée de la Dordogne dans celle de la Garonne. Peut-être pourrait-on éviter l'immense construction que l'on veut faire dans la palu d'Arveyres. Quoi qu'il en soit, nous engageons fortement l'Administration à ne rien entreprendre avant d'avoir pris sur ces différents points un parti définitif.

Nous venons de vous donner, Messieurs, la description sommaire de la partie de la ligne de Paris à la frontière d'Espagne qui s'étend entre Tours et Bordeaux.

Sa longueur serait, selon les différents tracés qui ont été étudiés :

	Tracé le plus long.	Le plus court.
Entre Tours et Châtellerault.....	108,023m	65,110m
Entre Châtellerault et le domaine de la Folie.....................	29,000	29,000
Du domaine de la Folie à Givray..	12,604	11,324
Entre Givray et Vivonne........	14,225	14,225
Entre Vivonne et le Roc........	41,000	38,500
Entre le Roc et Chalonnes.......	50,689	50,689
Pour la traversée d'Angoulême...	8,642	7,178
D'Angoulême à La Barbanne.....	91,412	91,412
De La Barbanne à Bordeaux.....	45,943	38,494
Total.........	401,538m	345,932m

Ainsi, le parcours de cette ligne, en adoptant les plus longs tracés, serait de 401,538 mètres, et, en adoptant les plus courts, de 345,932 mètres; comme sa destination principale est de réunir Paris à l'une de nos frontières les plus importantes, il est probable que l'Administration cherchera à l'abréger autant qu'il lui sera possible ; nous croyons ne pas nous écarter de la vérité, en estimant à 360 kilomètres la longueur définitive de son parcours.

Dans presque toute cette longueur elle coupe les vallées au lieu de les suivre ; ses ouvrages les plus importants seront les ponts sur les rivières du Cher, de l'Indre, de la Creuse, de la Vienne, du Clain, de la Charente, de la Dronne, de l'Ile, de la Dordogne, et peut-être de la Garonne.

Ses souterrains les plus étendus dans toutes les directions étudiées, sont le souterrain qui coupe le faîte entre la Garonne et la Dordogne, qui aurait 1,700 mètres de longueur;

Le souterrain de Livernan, entre Angoulême et Libourne, qui aurait au plus 1,400 mètres;

Enfin, celui qui passerait sous la ville d'Angoulême, et qui aurait 745 mètres.

Les avant-projets des ingénieurs ne peuvent pas

nous servir à calculer avec quelque précision la dépense que doit entraîner l'exécution de ce chemin; en général, ils ne se sont pas conformés dans leurs calculs au système de la loi de 1842; tantôt ils omettent les indemnités de terrains, tantôt les bâtiments des stations et les maisons des gardes; quelquefois ils confondent le ballast et les terrassements, d'autres fois ils comprennent la voie de fer dans leurs estimations. Quoi qu'il en soit, les renseignements qu'ils fournissent nous permettent de conjecturer qu'aux deux extrémités de la ligne, entre Tours et les Ormes d'un côté, entre Libourne et Bordeaux de l'autre, la dépense excédera le chiffre moyen de 150,000 fr. par kilomètre admis par le Gouvernement; que sur le reste de la ligne elle ne l'atteindra pas, et même sur quelques points lui sera notablement inférieure. Nous croyons donc que la Chambre peut admettre, sans grandes chances d'erreur, le chiffre moyen de 150,000 fr., et, par conséquent, l'évaluation totale de 54 millions pour la dépense d'exécution du chemin de Tours à Bordeaux.

Nous ne terminerons pas ce que nous avions à vous dire sur le tracé du chemin de Bordeaux, sans mentionner une réclamation qui nous a été adressée par M. Corréard, auteur des premières études faites sur cette ligne. M. Corréard travaillait pour une Compagnie; mais ses avant-projets ont été soumis à l'Administration, et n'ont pas été inutiles aux études plus détaillées et plus sûres qui ont été faites depuis. M. le Ministre des travaux publics l'a reconnu avec nous, et s'est montré disposé à donner une indemnité à M. Corréard; nous croyons, en effet, qu'il est digne du Gouvernement de ne pas laisser sans récompenses des travaux dont il a profité.

Après avoir cherché à nous rendre compte de la dépense que peut imposer à l'État l'exécution de ce chemin de fer, nous devions nous informer des ressources que le Gouvernement se propose d'employer à couvrir cette dépense. Par le cahier des charges qu'il vous demande d'approuver, le Ministre des travaux publics s'engagerait envers une Compagnie exploitante, à terminer et livrer toute la ligne dans le délai de six ans. L'activité dont les ingénieurs qui travaillent sous ses ordres ont fait preuve dans l'exécution de la loi du 11 juin 1842, lui permet de prendre sans crainte cet engagement; mais quelles sont, à cet égard, les idées du Ministre des finances? A-t-il la même confiance? A la suite des conférences qu'elle a eues avec lui, voici les réflexions que la Commission m'a chargé de vous soumettre;

Selon l'art. 12 de notre projet de loi, la somme nécessaire pour exécuter la ligne de Tours à Bordeaux sera fournie conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

Et aux termes de la loi du 11 juin, les dépenses des chemins de fer doivent être couvertes provisoirement par les ressources de la dette flottante, et définitivement par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des budgets ordinaires.

Ainsi, les Chambres ne consacraient pas à l'exécution du grand travail qu'elles entreprenaient des ressources actuelles et déjà réalisées; elles empruntaient provisoirement des fonds dont l'État n'est que le dépositaire, et disposaient à l'avance des réserves toujours croissantes que le budget ordinaire de chaque année met à la disposition de la Caisse d'amortissement.

Nous rappelons qu'à cette époque, les découverts des budgets de 1840, 41 et 42 étaient évalués à 300,220,369 fr.; les dépenses laissées à la charge de l'État par la loi du 11 juin, y compris la part des départements et des communes dont le Trésor public doit faire l'avance, pouvaient être portées à 540 millions. On doit y ajouter 22 millions qui étaient accordés par une loi de même date pour prêt et subvention aux Compagnies concessionnaires des chemin de fer de Rouen et du Hâvre. C'était une somme de 862 millions à couvrir au moyen des réserves de l'amortissement. On espérait y parvenir en dix années.

Mais ces espérances étaient subordonnées aux trois conditions suivantes :

Que les rentes 5, 4 1/2 et 4 pour 100 continueraient à se tenir au-dessus du pair, et que la dotation qui leur est attribuée resterait libre;

Qu'à l'avenir les budgets annuels reprendraient l'équilibre qu'ils avaient perdu depuis 1840, et que le besoin de faire face à un excédant des dépenses ordinaires sur les recettes ordinaires n'absorberait pas une partie de cette réserve;

Enfin, que les travaux extraordinaires votés par la loi du 25 juin 1841 sur la demande des Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, seraient soldés au moyen de l'emprunt de 450 millions et des ressources ordinaires de nos budgets, et ne viendraient pas disputer aux grandes lignes de chemins de fer les ressources qui leur étaient spécialement affectées.

Ajoutons encore que ce plan, qui ne manquait ni de hardiesse, ni de grandeur, ne pouvait se réaliser qu'à deux autres conditions :

Que le Gouvernement exécuterait d'abord le ré seau classé par la loi du 11 juin, et que toute autre ligne omise à cette époque ou regardée comme secondaire serait ajournée ;

Et que cette exécution se continuerait avec patience sans vouloir devancer de trop loin le terme que l'on s'était assigné, et sans trop anticiper sur des ressources que l'on n'avait pas encore à sa disposition.

Sous tous ces rapports, quelle est notre situation présente? Nous permet-elle de poursuivre l'accomplissement de nos desseins de 1842? Nous conseille-t-elle au contraire de les ralentir ou de les abandonner?

Depuis 1842, les rentes 5, 4 1/2 et 4 pour 100 sont restées au-dessus du pair, et la portion des recettes de l'amortissement qui leur est affectée a pu servir à couvrir les déficits des budgets antérieurs.

Les découverts des exercices 1840, 41 et 42, plus exactement appréciés, se trouvent réduits à 266,516,910 fr. (budget de 1845, page 141); mais, contre toutes les espérances que nous avions conçues il y a deux ans, l'équilibre entre les dépenses et les recettes ordinaires n'est pas encore rétabli; l'exercice 1843 doit se solder, suivant les prévisions du Ministre des finances (budget de 1845, p. 144), par un découvert de 69,028,623 fr., et même l'année 1844 ajouterait au déficit une somme de près de 25 millions. Sans parler de ce dernier exercice, dont les résultats sont encore incertains, nous trouvons donc que les découverts des budgets pour les années 1840, 41, 42 et 43, s'élèvent à

336,645,533 fr., et que, sur ce point, notre situation s'est aggravée.

Déjà l'on a employé à l'extinction de ce déficit la réserve de l'année 1842, consolidée en rentes 3 pour 100, et montant à.... 67,141,792f 57c

La réserve de l'année 1843, consolidée en rentes 3 p. 100, et montant à................ 69,876,633 52

Ensemble...... 136,988,426 69

De sorte que les découverts antérieurs à 1844, en admettant l'évaluation provisoire pour 1843, sont encore de 198,657,107, et absorberont les réserves de 1844 et 1845, estimées approximativement à 147,405,778, et une partie importante des réserves de 1846. La Chambre voit combien notre position financière s'aggraverait, si les exercices postérieurs à 1843 devaient finir encore en déficit.

L'emprunt de 450 millions autorisé par la loi des recettes de 1842 a été réalisé pour 150 millions. Les deux autres tiers demeureront à la disposition de M. le Ministre des finances, qui les émettra lorsqu'il jugera le moment opportun. Les ressources que cet emprunt devait procurer n'étaient inférieures que de 46,821,400 fr. aux travaux extraordinaires autorisés par la loi du 25 juin 1841. Mais il est devenu certain que ces 46 millions ne seront pas fournis par les excédants de recettes des budgets ordinaires, et il est vraisemblable que d'autres travaux extraordinaires, exigeront d'autres ressources. Ainsi, sous ce troisième rapport, notre position

est moins bonne qu'elle ne semblait l'être en 1842.

L'état actuel des finances s'est donc présenté à votre Commission dans les termes suivants :

La dette flottante supporte provisoirement, indépendamment des découverts antérieurs à 1840 et qui s'élevaient à 256,029,249 fr., les découverts jusqu'à concurrence de 198,657,107 fr. des exercices 1840, 41, 42 et 43, les travaux extraordinaires exécutés au-delà de la portion réalisée de l'emprunt, et les premiers travaux entrepris en vertu de la loi du 11 juin 1842 pour les chemins de fer. Elle sera libérée d'une partie de ces charges provisoires, qui ne pourraient être accrues sans péril, par la réalisation du reste de l'emprunt et par la consolidation des réserves de l'amortissement appartenant aux années 1844, 45 et 46. Si les réserves des années suivantes ne sont entamées ni par le besoin de balancer d'autres budgets ordinaires, ni pour faire face à d'autres travaux extraordinaires, il nous est encore permis d'espérer que dix années suffiront pour l'exécution du réseau voté en 1842.

Nous rappelons que son étendue était approximativement de 3,600 kilomètres.

La dépense à la charge de l'État, des départements et des communes était évaluée à 150,000 fr. par kilomètre, total : 540,000,000 fr.

L'expérience faite sur les chemins du Nord, d'Orléans à Tours et d'Orléans à Vierzon, nous autorise à croire que ce chiffre ne sera pas dépassé.

Les recouvrements à faire sur les départements et les communes peuvent être fixés approximativement à 13,300 fr. par kilomètre, ou 47,880,000 fr.

La dépense de l'État sera donc, au plus, de 500 millions.

Les réserves de l'amortissement sont portées, approximativement, par l'administration des finances,

Pour	1847 à	80,902,284 fr.
	1848	83,980,779
	1849	87,177,014
	1850	90,495,049
	1851	93,988,944
	1852	97,513,774
	Ensemble	534,007,844

Le réseau entier de la loi du 11 juin peut donc être achevé et livré à l'exploitation à la fin de 1852, si les ressources spéciales qui lui ont été affectées, détournées de cet emploi, ne servent pas à couvrir l'insuffisance des budgets ordinaires, ou si, dans notre ardeur d'entreprendre, nous ne voulons pas ralentir, au profit de quelque travail nouveau, l'exécution de nos grandes lignes de chemins de fer.

Il est naturel que le Gouvernement commence par l'exécution des lignes principales, et il peut, sans plus de témérité que les pouvoirs législatifs n'en ont eu en 1842, s'engager à achever, dans le cours de l'année 1850, le chemin de Paris à la frontière d'Espagne jusqu'à Bordeaux.

Ainsi, Messieurs, pour nous qui ne pouvons prévoir la détermination ultérieure des Chambres, mais qui devons croire qu'elles feront tous leurs efforts pour que les conditions sur lesquelles repose toute la loi de 1842 se réalisent, pour nous, qui devons supposer au Gouvernement de l'unité dans ses vues, de la persévérance dans ses desseins, de la tenue

dans leur exécution, nous ne voyons encore rien qui rende inexécutable l'ensemble des projets dont une partie nous est soumise, et qui vous empêche de voter l'article premier du projet de loi.

Par l'art. 2, le Gouvernement demande un premier crédit de 4 millions sur l'exercice de 1844. Avant de l'accorder, nous avons voulu savoir l'emploi qu'il pouvait recevoir. La ligne à exécuter ne comprend aucun de ces grands travaux d'art qu'il est nécessaire de commencer immédiatement, sous peine de les voir inachevés à l'époque ou le chemin devrait être livré. Le pont de Bordeaux exigerait seul peut-être une telle précaution, mais l'Administration n'a pas encore déterminé la place qu'il doit occuper; elle ne sait même pas si elle le fera construire.

Entre la limite des départements de la Vienne et de la Charente et les abords d'Angoulême, l'Administration possède des études définitives, faites avec autant d'exactitude que d'habileté, et approuvées par le conseil général des ponts-et-chaussées; mais il serait peu raisonnable de commencer ce grand travail par le milieu de la ligne. Il a paru à votre Commission que le Gouvernement devait relier les travaux qu'il allait entreprendre à ceux qu'il a déjà exécutés ; faire la section de Tours à Poitiers après la section d'Orléans à Tours. Cette marche progressive et régulière doit, selon nous, procurer trois avantages principaux : une réduction dans les frais de transport qu'impose la confection du chemin; un accroissement immédiat de valeur, pour chacun des fragments de chemin exécutés ; enfin, si l'Etat perdait la disposition des ressources sur lesquelles il compte, si quelque

circonstance impérieuse nous forçait à tourner nos efforts d'un autre côté, et à suspendre l'exécution de nos chemins de fer, il vaut mieux avoir une ligne incomplète, mais continue, que des fragments épars sur le territoire et isolés les uns des autres.

Nous avons dit où en sont les études dans la section de Tours à Poitiers. Entre Poitiers et les Ormes, les acquisitions de terrain peuvent être faites, et les travaux entamés aussitôt que la loi sera promulguée. Entre les Ormes et Tours, les études paraissent complètes; l'Administration peut, en peu de temps, choisir la direction que la ligne doit suivre, et fonder, sur cette direction, les ouvrages d'art nombreux et importants que les accidents de terrain rendent nécessaires.

Ainsi, votre Commission vous propose l'adoption pure et simple des articles 1, 2, et 12 du projet de loi.

Le projet de loi que nous examinons devait avoir un double objet : autoriser le Gouvernement à continuer l'exécution du chemin d'Orléans à Bordeaux, et lui permettre d'en affermer l'exploitation.

La partie du chemin qui est entre Orléans et Tours, sera toute entière préparée à recevoir la voie de fer, avant la fin de l'année 1845 ; il est désirable qu'elle soit livrée immédiatement à la circulation, et la Compagnie qui sera chargée de l'exploiter n'aura pas trop de temps pour se pourvoir des rails et du matériel nécessaires. La partie de Tours à Bordeaux, qui, selon toute vraisemblance, sera peu productive, n'aurait été concédée qu'à des conditions très-onéreuses, et en augmentant dans une proportion considérable les dépenses à la charge de

l'État, si elle avait été séparée de la section beaucoup plus fréquentée d'Orléans à Tours. Sur toute la ligne, on doit s'attendre à voir les populations demander la mise en exploitation de chaque section, à mesure qu'elle sera achevée ; l'activité que le Gouvernement apportera dans la part de travail qui lui est confiée, imposera au concessionnaire l'obligation d'être prêt en même temps que lui, et l'on a lieu de douter si des concessionnaires désignés dès cette année pourront se procurer assez promptement leur matériel d'exploitation lorsque nos maîtres de forges et nos fabricants de machines seront obligés de répondre aux demandes de toutes les grandes lignes entreprises à la fois.

L'État prend à sa charge, conformément à la loi du 11 juin, les dépenses des stations. Cependant on conçoit que l'emplacement comme les dimensions et la forme des stations doivent être appropriés au trafic dont le chemin sera l'objet, et il est convenable que l'Administration, avant d'accomplir cette partie de sa tâche, puisse se concerter et s'entendre avec la Compagnie qui doit exploiter.

La seconde partie du projet de loi devait donc accompagner la première, et le Gouvernement a eu raison de s'occuper en même temps de l'exécution et de l'exploitation du chemin.

Il demande par l'art. 3 du projet l'autorisation « de donner à bail, moyennant un droit de jouis-
« sance qui n'excédera pas quarante-six ans et
« trois cent vingt-quatre jours, à partir du délai
« fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de
« fer d'Orléans à Tours et à Bordeaux, conformé-
« ment aux clauses et conditions du cahier des
« charges coté A, annexé à la présente loi. »

Cet article apporte à la loi de 1842 une modification que nous devons signaler à la Chambre.

Suivant l'art. 6 de cette loi, le bail passé avec les Compagnies, et réglant la durée et les conditions de l'exploitation, ainsi que le tarif des droits à percevoir sur le parcours, devait être « passé provisoi- « rement par le Ministre des travaux publics, et « définitivement approuvé par une loi. »

Cette disposition avait été dictée par deux motifs : elle était conforme à ce qui s'était pratiqué jusqu'alors pour les lois de concession; la convention à passer avec une Compagnie exploitante détermine les prix qu'elle peut exiger pour le transport des hommes et des choses, et ces prix de transport ont une telle influence sur la situation économique d'un pays, que lorsqu'ils ne doivent plus être modérés par la libre concurrence, il paraît prudent de les régler par la loi.

Mais, il faut en convenir, cette disposition, quoiqu'elle fût depuis longtemps pratiquée, quoiqu'elle ait produit des résultats salutaires, pouvait, dans sa rigueur trop absolue, présenter des inconvénients. Le travail du Ministre se bornait alors à faire une ébauche du traité à passer; la convention véritable se faisait devant les Chambres. Or, les Chambres procèdent par mesures générales et par décisions absolues; comment pourraient-elles se mettre en communication avec des Compagnies, choisir entre plusieurs, négocier avec chacune d'elles? L'intérêt public n'obtiendrait-il pas toutes les garanties que la loi de 1842 a voulu lui donner, si le pouvoir législatif réglait les conditions générales de l'exploitation du chemin, et particulièrement la limite des tarifs à percevoir; si, pour l'une des clau-

ses principales du traité à intervenir, il se bornait à fixer le maximum des avantages à accorder à la Compagnie exploitante, mettant ainsi entre les mains du Ministre un moyen d'entrer en négociation avec les Compagnies, et lui en laissant le soin avec la responsabilité ? Telle est la combinaison proposée par l'art. 3 ; la loi règlera toutes les conditions du cahier des charges ; elle déterminera le maximum de la durée de la jouissance; et sur cette durée, dans les limites du maximum, le Ministre négociera.

Mais, en admettant toutes les autres parties de cette combinaison, ne vaudrait-il pas mieux substituer au choix du Ministre une adjudication qui porterait sur la durée de la jouissance? Cette question s'est naturellement présentée à votre Commission ; nous n'avons pas cru, Messieurs, que l'on dût attendre ici aucun avantage sérieux de l'adjudication. L'adjudication peut être utile en général, parce qu'elle améliore par la concurrence les conditions faites à l'Etat; mais si elle est employée dans des cas où une concurrence réelle n'est pas possible, elle ne sert qu'à masquer de frauduleuses collusions, et elle compromet les intérêts de l'Etat au lieu de les protéger. Peut-il y avoir une concurrence nombreuse, active, salutaire pour une entreprise qui demandera de prime-abord la formation d'un capital de 70 millions ?

Nous aimons donc mieux laisser le choix de la compagnie exploitante sous la responsabilité du Ministre.

Le choix, nous le savons, est difficile, et la responsabilité est sérieusement engagée. Nous entendons bien que le Ministre pourra et devra écarter de

prime-abord et sans hésitation, toute Compagnie qui ne lui présenterait pas, dans la personne de ses chefs, des garanties suffisantes de moralité, d'habileté, de solvabilité. Mais entre des concessionnaires pareillement respectables et offrant des conditions égales, comment choisir? Quelle raison donner du choix que l'on aura fait? Et la difficulté s'est aggravée encore, depuis que des hommes politiques, des fonctionnaires publics de l'ordre le plus élevé, ont pris part à ces grandes opérations industrielles; on croira que leur position officielle n'a pas nui à leurs prétentions de concessionnaires. La probité du Ministre sera certainement au-dessus de tout soupçon; mais on recherchera volontiers s des calculs d'influence parlementaire n'ont pas présidé au choix qu'il a fait.

Nous croyons que le Ministre des travaux publics peut trouver dans quelques autres administrations, et particulièrement dans l'administration de la guerre, de bons exemples à suivre, des formes utiles à imiter, qui, sans gêner sa liberté d'action, dégageraient en partie sa responsabilité.

Telle est la part faite au Gouvernement par l'article 3 du projet; nous devons vous entretenir maintenant de celle qui est laissée au pouvoir législatif, dans le règlement des conventions à faire avec les Compagnies exploitantes.

Vous êtes appelés 1° à fixer d'une manière absolue et invariable les conditions générales de l'exploitation; 2° à déterminer le maximum du temps pendant lequel les concessionnaires jouiront des avantages que l'exploitation doit leur procurer.

§ I. — Les conditions générales de l'exploitation sont contenues dans un cahier des charges annexé

à la loi; ce projet de la convention à passer entre l'Etat et les concessionnaires n'est pas nouveau pour vous; il est presque identique avec ceux que vous avez votés dans la dernière session pour les chemins d'Avignon à Marseille et d'Orléans à Tours, et dont le premier est devenu loi de l'Etat.

Vous en avez de nouveau apprécié l'esprit général et les dispositions spéciales, il y a peu de jours, à l'occasion du chemin de Nîmes à Montpellier. Ce chemin est, à la vérité, dans une situation particulière; la position respective du Gouvernement et de la Compagnie qui en entreprendra l'exploitation ne se reproduira pas pour le chemin de Bordeaux; nous croyons néanmoins que la plupart des modifications que vous avez apportées au cahier des charges ont été envisagées d'un point de vue général, et nous vous demanderons de les adopter de nouveau. Nous n'avons pas à les expliquer; leurs motifs se trouvent dans vos délibérations.

Nous vous proposons des changements peu importants et qui se justifient d'eux-mêmes dans les articles 12, 14, 16, 41, 47 et 48.

Nous modifions la forme du tableau qui contient les tarifs, en maintenant les justes réductions que vous avez fait subir aux prix de transport des bestiaux.

Il nous a paru que le tarif des voitures voyageant à grande vitesse était assez élevé pour que les voyageurs auxquels elles appartiennent ne dussent pas payer en outre le prix de leur place. Il en résulterait que ce mode de voyager coûterait plus cher sur le chemin de fer que sur la route de terre. Ce résultat serait en contradiction avec l'esprit général de nos tarifs; nous vous proposons de

décider que deux voyageurs pourront être transportés dans une voiture à un fond et à une seule banquette d'intérieur, sans avoir à payer le prix de leur place, et trois dans une voiture à deux fonds et à deux banquettes d'intérieur. Au-delà de ce nombre, les voyageurs auraient à payer leur place comme dans les voitures de 2e classe.

Nous croyons juste de porter à 25 kilogrammes le poids des bagages que, suivant l'art. 21, chaque voyageur peut porter avec lui.

A l'occasion du tarif des marchandises, nous avons été appelés à prendre connaissance d'une pétition rédigée au nom des principaux commissionnaires de roulage de France, adressée à la Chambre et renvoyée à la Commission Ces pétitionnaires demandent un tarif réduit pour la location à l'année des wagons et plates-formes, avec limitation dans le poids des voitures que porteraient les plates-formes, ou des marchandises que transporteraient les wagons. Après avoir entendu les auteurs de la pétition, nous n'avons pas cru devoir vous proposer d'en admettre le principe. Les commissionnaires de roulage les plus occupés pourraient seuls profiter d'une clause qui obligerait à payer pendant un an et tous les jours la location de ces moyens de transport, pleins ou vides, à l'aller et au retour. Elle créerait, entre expéditeurs, une inégalité que la législation s'est toujours efforcée de proscrire. Le public n'en profiterait pas; il en souffrirait au contraire, si les concessionnaires du chemin de fer en venaient un jour à n'avoir plus aucun intérêt à tenter ces réductions intelligentes de tarif, auxquelles ont déjà été conduites les Compagnies d'Orléans et de Rouen; et cela arriverait le jour

où la Compagnie aurait loué une partie de ses moyens de transport et ne pourrait plus opérer la plus légère réduction de tarif sans altérer proportionnellement les engagements des commissionnaires envers elle. Elle aimerait mieux s'en tenir à des bénéfices assurés et fixes, et les prix de transports seraient immobilisés.

Nous n'avons à vous entretenir en détail que de deux dispositions importantes contenues aux articles 32 et 40 du cahier des charges.

Art. 32.—Lorsqu'il s'est écoulé quinze ans depuis l'époque où la Compagnie a pu et dû commencer l'exploitation de la ligne entière, le Gouvernement a le droit de résilier le bail et de reprendre la possession du chemin. Des règles sont établies, suivant lesquelles sera fixée l'indemnité due pour cette sorte d'expropriation ; elles diffèrent, en un point, des conditions faites avec les concessionnaires du chemin d'Avignon à Marseille. Au produit net moyen des cinq dernières années, on ajoutera, suivant les circonstances, un sixième, un huitième ou un dixième, au lieu d'un tiers, d'un quart ou d'un cinquième ; mais, par contre, l'annuité due par le Gouvernement ne peut être inférieure au produit de la dernière année. Nous vous proposons de supprimer la disposition qui assurerait à la Compagnie, au moins 10 p. 100 du capital qu'elle aura dépensé; aucune considération d'équité ne nous paraît justifier un engagement de cette nature. Les causes pour lesquelles l'Etat demandera la résiliation du bail peuvent être fort diverses ; il ne serait pas impossible qu'un jour le Gouvernement fût contraint d'enlever l'administration d'une ligne importante à une Compagnie

inhabile qui ne saurait en tirer parti, ni pour le public, ni pour elle-même : serait-il juste de lui assurer 10 p. 100 de son capital dépensé, comme récompense de sa mauvaise exploitation ?

La faculté de résilier le bail est une arme utile entre les mains du Gouvernement; mais elle ne sera employée que dans des circonstances exceptionnelles, et on ne la fera pas servir à apaiser ces luttes animées que l'élévation d'un tarif peut faire naître entre les concessionnaires du chemin et les populations qu'il dessert sans concurrence. Nous avons cru bon de donner au Gouvernement un autre droit plus simple, plus facile à exercer; nous lui permettons d'obliger une Compagnie à abaisser son tarif sur une ou plusieurs marchandises spéciales, en lui garantissant un revenu annuel calculé, à peu près, sur les mêmes bases que l'annuité, en cas de résiliation. Nous nous sommes assuré que cette stipulation serait facile à exécuter. Elle n'est pas de nature à effrayer les Compagnies; et quant à l'Etat, si la mesure est exécutée avec sagesse, il est probable que l'accroissement de circulation compensera la réduction du tarif, et atténuera ou annulera l'effet de sa garantie. Au surplus, comme l'exercice de cette faculté, ainsi que du droit de résiliation, font contracter à l'Etat des engagements pécuniaires, il est entendu qu'il ne peut avoir lieu sans le concours des pouvoirs législatifs.

Art. 40. — Cet article règle les relations de la Compagnie qui exploitera le chemin d'Orléans à Bordeaux, avec la Compagnie concessionnaire du chemin déjà établi entre Paris et Orléans, et avec les concessionnaires des embranchements ou pro-

ongements que la ligne d'Orléans à Bordeaux pourra recevoir par la suite.

Sur le premier point, notre pouvoir est limité par le contrat passé en 1840 entre l'État et la Compagnie du chemin de Paris à Orléans. Suivant l'article 47 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, les concessionnaires d'embranchements ou de prolongements auront le droit de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur la ligne principale, en payant les tarifs ordinaires, et la ligne principale aura le même droit à l'égard des embranchements et prolongements. Cependant, les lois ultérieures de concession pourront assujettir la Compagnie concessionnaire du chemin de Paris à Orléans à l'une de ces deux choses :

Ou à souffrir que les concessionnaires des embranchements et prolongements exploitent, en concurrence avec elle, la ligne d'Orléans à Paris, avec réciprocité, moyennant les droits de péage;

Ou à leur accorder, lorsqu'ils feront seulement circuler leurs voitures, wagons et machines sur la ligne principale, sans l'exploiter, une réduction sur les droits de péage de dix, quinze, vingt ou vingt-cinq pour cent, suivant que la longueur de la ligne nouvelle sera de cent kilomètres, ou excédera cent, deux cents ou trois cents kilomètres. C'est ce dernier avantage que le Gouvernement vous propose d'accorder à la Compagnie qui exploitera le chemin d'Orléans à Bordeaux. Vous avez décidé, dans la session dernière, en discutant le projet de loi relatif au chemin d'Orléans à Tours, que cette réduction de 25 p. 100 devait être accordée sans réciprocité.

Quant aux embranchements ou prolongements

qui pourraient se joindre plus tard à la ligne d'Orléans à Bordeaux, le droit de circulation sur la ligne actuellement concédée leur est encore réservé; les lois qui en règleront l'exploitation pourront également leur accorder des tarifs réduits dans la même proportion. L'article ne parle que du droit de circuler sur la ligne; mais il est sensible que les locomotives et le convoi qu'elles conduisent doivent trouver un abri dans les gares d'arrivée et de départ; l'entrée dans ces gares, le stationnement, les opérations de chargement et de déchargement devront être, comme tout ce qui tient au libre parcours, soumis aux règles les plus précises et les plus sévères par l'Administration supérieure.

Dans le cas très-vraisemblable où les Compagnies n'useraient pas du droit de faire circuler leurs machines sur une autre ligne que celle qu'elles exploitent, elles seront tenues de s'arranger de manière à ce que le transport, ni des voyageurs, ni des marchandises, ne soit interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Il est de leur intérêt commun que la limite de leur concession disparaisse, que la circulation soit continue comme sur une ligne unique; si cependant elles ne pouvaient s'entendre, l'autorité désintéressée de l'Administration doit intervenir, et les contraindre à prendre les mesures nécessaires pour empêcher toute interruption et tout retard.

§ 11.—Toutes les conditions du cahier des charges ont une importance qui ne peut échapper à personne; si elles ont été réunies et combinées avec prudence, elles doivent faire jouir les citoyens des incontestables avantages du chemin de fer, et les garantir contre les abus du monopole de transports

presque absolu, remis, par la loi, aux mains d'une Compagnie industrielle; elles doivent assurer à cette Compagnie les fruits légitimes du capital qu'elle engage, des soins laborieux qu'elle se donne, de la responsabilité qu'elle encourt; elles doivent enfin confier au Gouvernement un haut pouvoir de surveillance et de protection, une action forte et tutélaire qu'il exerce toujours comme arbitre, jamais comme rival ni comme ennemi, et qui, à tous les moments de la concession, défendra le public contre la tyrannie des concessionnaires, et les concessionnaires contre les exigences illégitimes du public.

Mais ces dispositions ont été si souvent élaborées par l'Administration, étudiées par vos Commissions, discutées avec les lois auxquelles elles étaient annexées, que les concessionnaires paraissent les accepter de confiance, et c'est d'une autre condition qu'ils semblent faire dépendre le succès ou la ruine de leur concession; nous voulons parler de sa durée.

L'opinion de notre Gouvernement et de nos Chambres législatives sur cette question a subi des modifications successives qu'il n'est pas inutile de rappeler.

Les premiers chemins de fer créés en France, n'étaient destinés qu'au transport des marchandises, on ne soupçonnait pas l'énergique concurrence qu'ils allaient faire aux autres voies de communication. Le Gouvernement n'intervint que pour autoriser l'expropriation des terrains sur lesquels ils devaient être établis; mais il les reconnut comme appartenant à leurs fondateurs en toute propriété, et, par conséquent, à perpé-

tuité. C'est dans cette condition qu'ont été construits les chemins de Saint-Etienne à Andrezieux, de Lyon à Saint-Etienne, d'Andrezieux à Roanne, d'Epinac au canal de Bourgogne et d'Alais à Beaucaire.

De 1835 à 1842, l'opinion change; on s'aperçoit que les chemins de fer sont aussi utiles au transport des voyageurs qu'au transport des marchandises. Ils remplacent merveilleusement nos voies de communication ordinaires, et n'en diffèrent que parce qu'ils ne peuvent être exploités qu'en monopole. Ils rentrent donc dans le domaine public : on croit bon de constater et de maintenir ce principe. On substitue à la propriété perpétuelle la concession emphytéotique. Le droit de l'État est réservé, et le concessionnaire s'inquiète peu d'un temps pour lequel la concession n'a plus de valeur appréciable.

Ainsi ont été concédés pour 99 ans :

En 1835 Saint-Germain, Saint-Waast à Denain et Abscon à Denain;

En 1836 Alais à la Grand'-Combe, Montpellier à Cette, Versailles (rive droite), et Versailles (rive gauche).

En 1837 Épinac au canal du Centre, Mulhouse à Thann, le Creuzot au canal du Centre;

En 1838 Les mines de Fins et du Montet-aux-Moines à la rivière d'Allier ;

En 1840 Paris à Rouen par la vallée, et jusqu'en 1842, Rouen au Hâvre.

A la vérité, dans le même intervalle, le chemin

de Paris à Rouen, par les plateaux, avait été concédé pour 80 ans; ceux de Paris à Orléans, et de Strasbourg à Bâle pour 70 ans, et même celui de Bordeaux à la Teste, par suite d'une adjudication, pour 34 ans 8 mois et 23 jours. Mais en 1840 et 1841, par des lois spéciales, Paris à Orléans, et Strasbourg à Bâle sont portés à 99 ans, et la Teste à 70; Paris à Rouen, par les plateaux, eût sans doute obtenu la même faveur si ses fondateurs n'avaient pas, dès 1839, obtenu des Chambres, contre le vœu du Gouvernement, la résiliation de leur concession.

La loi du 11 juin 1842 a dû changer encore une fois le principe des conventions que nous avons à passer sur ce point important. L'État achète de ses deniers le terrain, fait tous les terrassements, tous les ouvrages d'art, même les bâtiments des stations et les maisons des gardiens; il est donc réellement propriétaire, et celui qui administrera le chemin n'est autre chose qu'un fermier qui apporte pour instruments d'exploitation les rails et le matériel roulant. Le bail est donc substitué à l'emphytéose, et la durée de la jouissance doit être considérablement réduite. Le seul chemin qui ait été affermé en exécution de la loi de 1842, est celui d'Avignon à Marseille, et la durée du bail est de 33 ans.

Quelques personnes croient déjà que l'on pourrait aller plus loin. En doublant à peu près, disent-elles, les sacrifices qu'il s'impose, l'État pourrait obtenir une réduction des deux tiers ou des trois quarts dans la durée des concessions qu'il va faire. Nous n'en doutons pas; des exploitants qui ne fourniraient plus qu'un huitième à peu près de la dépense totale, pourraient se montrer accommodants. Mais sans entrer dans l'examen détaillé

de ce système, nous nous bornerons à dire que si le Gouvernement se décidait à faire les sept huitièmes de la dépense des chemins de fer, il aurait probablement de meilleurs et plus sûrs moyens de faire tourner cet énorme sacrifice au profit des populations qui le payent. Nous dirons encore que l'état de nos finances ne nous permet pas d'ajouter cette nouvelle témérité à celle que nous avons hasardée par la loi du 11 juin 1842; que ce serait retarder l'achèvement de l'œuvre immense que nous avons entreprise, et l'exposer pendant quatre ou cinq ans de plus à l'interruption presque certaine dont elle serait frappée par une commotion politique ou par une crise financière. Il est permis de douter que cette mesure offrît quelques avantages en compensation de ces graves inconvénients. Les baux à court terme n'ont jamais passé pour un progrès; peut-être une possession trop précaire serait-elle plus funeste pour l'exploitation des chemins de fer que pour toute autre exploitation. Il ne serait pas impossible que, sous peu de temps, une triste expérience nous le démontrât et que nous n'eûssions acheté à grands frais l'avantage d'avoir les chmins de fer les plus mal administrés de toute l'Europe.

Au surplus, votre Commission n'avait pas à se prononcer sur ce système, qu'un seul de ses membres aurait soutenu, mais que personne, dans son sein, n'a proposé de substituer au projet de loi, et auquel M. le Ministre des finances oppose une résistance absolue; nous n'avions qu'à déterminer la durée de la concession combinée avec les conditions de la loi de 1842.

Lorsque l'on aborde cette question, les difficultés

s'élèvent de toute part. La plus grave de toutes, peut-être, se trouve dans l'état de nos opinions, encore si peu arrêtées et si mobiles à l'égard des chemins de fer. Vous n'avez pas loin à remonter pour en trouver un exemple. Dans votre dernière session, vous avez adopté, après mûr examen, un projet de loi portant concession du chemin d'Orléans à Tours. Vous aviez balancé avec tout le soin possible les intérêts de l'État et ceux des concessionnaires. La Chambre des Pairs a trouvé que vous vous étiez montrés trop sévères envers ces derniers, et a refusé de délibérer sur le projet ; un an ne s'est pas écoulé, et si vous le votiez aujourd'hui dans les mêmes termes, le Gouvernement lui-même vous accuserait d'être trop généreux.

Ne doit-on pas tenir compte aussi de l'opinion des capitalistes dont on appelle sérieusement et sincèrement le concours? Mais, aujourd'hui hardis, demain timides, qui pourrait prendre un parti en vue de leurs impressions si vagues, si peu réfléchies et si peu constantes?

Il faut donc étudier l'entreprise en elle-même et les avantages qu'elle présente ; il faut résoudre ce difficile problême : Combien doit durer l'exploitation du chemin pour que la Compagnie exploitante perçoive l'intérêt légitime de son capital, recouvre ce capital, et gagne un juste dédommagement de son travail et de la responsabilité qu'elle accepte?

La question ainsi posée, que d'incertitudes encore dans les éléments qui doivent servir à la résoudre!

Ce chemin de fer, établi à grands frais, ne deviendra productif qu'à la condition d'enlever aux voies de communication déjà existantes, le mouvement de voyageurs et de marchandises auquel elles

se prêtent; réussira-t-il? constituera-t-il peu à peu à son profit ce monopole absolu, qui est à la fois son danger et son avantage, contre lequel nous prenons tant de garanties, mais que nous ne pouvons songer à empêcher? Après avoir accaparé tous les transports, saura-t-il les multiplier? S'adresse-t-il à des populations vives, remuantes, que fatigue une vie calme et sédentaire, et qui aiment à porter au loin l'activité de leur intelligence et les produits de leur travail? Traverse-t-il des contrées abondantes en productions, avides de consommation? Saura-t-on enfin, dans les lieux qu'il dessert, apprécier ces trois grands avantages, qu'il porte avec lui : la rapidité, l'économie et la régularité?

Si ses produits futurs sont difficiles à apprécier, comment calculer avec exactitude ses dépenses, et combien d'évènements fortuits peuvent les grossir tout-à-coup? Un désastre comme celui du mois de mai 1842 peut ébranler l'entreprise la plus solidement établie et la plus sagement conduite.

Tout en renonçant à découvrir même approximativement ce que seront les produits et les frais d'un chemin de fer pendant toute la durée de la concession, il est naturel de s'enquérir de l'activité actuelle de la circulation, dont il deviendra en peu de temps l'agent sinon exclusif, du moins le plus employé. L'Administration a fait faire dans ce but la statistique du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les directions que doivent suivre les lignes classées par la loi du 11 juin. Sans vouloir trouver dans des documents de cette nature une certitude qu'ils ne peuvent fournir, notre devoir est de vous dire sommairement ce qu'ils constatent sur la circulation qui a lieu entre Orléans et Bordeaux.

Les deux sections d'Orléans à Tours et de Tours à Bordeaux, ont été étudiées séparément.

Les voyageurs, sur la première section, sont transportés par les malles-postes, les voitures de poste, les voitures à volonté, les messageries ou les bateaux à vapeur.

Le nombre des voyageurs transportés en 1842 par les malles-postes, a été de 1,904.

Par les voitures de poste, de 1,241.

Par les voitures à volonté, de 9,265.

Par les messageries parcourant toute la ligne ou une portion de la ligne, mais ramenés à la distance entière, de 55,590. On calcule qu'en 1843, à la suite de l'ouverture du chemin de fer d'Orléans, il s'est opéré un déplacement et un accroissement de circulation qui a porté ce nombre à 98,780.

Les bateaux à vapeur de la Loire avaient porté en 1842 26,474 voyageurs; la même cause a élevé ce nombre à 41,474 en 1843.

Total des voyageurs entre Orléans et Tours, 152,664.

Les marchandises sont transportées par les messageries, le roulage, les voitures spéciales et les bateaux de la Loire.

Les messageries ont transporté en 1842, 1,870 tonnes, et en 1843, 2,390 tonnes.

Le roulage, 37,161 tonnes.

Diverses voitures locales employées au transport des charbons, des œufs, volailles, etc., 1,005 tonnes.

Total par voie de terre, 40,536 tonnes.

La navigation de la Loire, porte 158,959 tonnes.

Les marchandises transportées par cette voie se divisent en deux classes : la première classe comprend les vins, eaux-de-vie, sels, sucres, épiceries, céréales, fruits, poissons, quincaillerie; il en a été

transporté 78,852 tonnes. Le prix de transport est de 10, 9 et 6 cent. à la remonte; 7, 6 et 5 cent. à la descente.

La seconde classe comprend les matières lourdes et compactes, bois, planches, charbon, houilles, engrais, cendres, marnes, pierres, marbres, plâtre, ardoises, etc. Le transport est de 4 cent. à la remonte, et 3 à la descente; la quantité transportée, de 80,107 tonnes. Des remorqueurs à vapeur ont été récemment établis sur la Loire; ils transportent plus rapidement, mais à un prix plus élevé.

1,320 bœufs et 24,100 porcs pourraient prendre le chemin de fer.

Le mouvement qui s'opère entre Paris et Tours par la route de Vendôme, et entre Paris et Nantes par la route du Mans, pourra se déplacer et se concentrer sur le chemin d'Orléans à Tours.

Il y a eu en 1843, sur la première:

Voyageurs : 1,508, par les chaises de poste, 11,980, par les messageries;

Marchandises : 398 tonnes par les messageries, 11,000 par le roulage, 1,478 par des voitures locales;

Sur la seconde :

Voyageurs : par la malle 1,279, en poste 1,560, par les messageries 15,124;

Marchandises : par les messageries 798 tonnes, par le roulage 13,879;

21,130 bœufs et 5,640 porcs.

Seconde section. — La circulation des voyageurs et des marchandises sur la ligne de Tours à Bordeaux été constatée pour l'année 1843.

Les voyageurs transportés par la malle-poste sont au nombre de 1,752.

En poste, 1,870.

Par les grandes messageries, les entreprises locales et les services à volonté, 81,488.

Total des voyageurs, 85,110.

Les marchandises sont transportées par les messageries, 1,460tonne,

Par les services des commissionnaires de roulage, 21,858,

Par les rouliers et autres voitures qui n'appartiennent pas au roulage proprement dit, 19,375.

Total des marchandises par la voie de terre, 42,693.

Enfin, par la voie d'eau entre Libourne et Bordeaux, le nombre des tonnes transportées, ramené à la distance de Tours à Bordeaux, est de 12,850.

Il n'est pas fait mention dans ce document de la navigation en rivière entre Châtelleraullt et Tours, ni du cabotage entre les deux ports de Bordeaux et Libourne, et les trois ports de Nantes, le Hâvre, Rouen. Le tableau publié par l'Administration des douanes pour l'année 1842, nous donne les résultats suivants :

Libourne a expédié pour Nantes....	1,711t
et reçu de Nantes.........	1,041
Bordeaux a expédié pour Nantes....	11,699
et reçu.................	11,417
expédié pour le Hâvre.....	10,411
et reçu.................	6,038
expédié pour Rouen......	52,560
et reçu.................	12,631
Total des marchandises dont quelques-unes pourront prendre le chemin de fer.	107,508t

Les bœufs et les vaches sont au nombre de 6,657; les veaux de 304; les porcs de 609; les chevaux, mulets et baudets de 2,732; les moutons de 75,715 que vraisemblablement le chemin de fer ne transportera pas.

Voilà, Messieurs, sur la circulation actuelle du chemin à affermer, les faits tels que votre Commission a pu les constater, avec toutes les incertitudes que présentent nécessairement de semblables recherches. Quelles conséquences devons-nous en tirer?

Nous aurions désiré rencontrer dans quelque loi antérieure des règles que nous pûssions suivre, y trouver quelque rapport adopté et établi, après mûre délibération, entre la durée de jouissance accordée aux exploitants, et les chances de profits que leur donne la circulation constatée dans la direction que la ligne suivra.

Mais, nous l'avons dit, un seul chemin a été concédé jusqu'à ce jour, aux conditions de la loi du 11 juin 1842, le chemin d'Avignon à Marseille; et vous allez voir qu'il nous était difficile de trouver dans les conditions de ce bail, une règle à suivre pour celui qui est l'objet de notre projet de loi.

Nous ne tenons aucun compte du traité à forfait passé pour la construction de la ligne; il ne touche en rien aux conditions de l'exploitation. Le cahier des charges est semblable à celui que nous venons d'examiner, sauf une légère différence que nous indiquerons bientôt, et la durée de l'exploitation est fixée à 33 ans.

Devant la Chambre des Députés, l'Administration n'a fourni aucun renseignement sur la circulation existante entre Avignon et Marseille, et le

rapport remarquable de la Commission n'a pu la constater. La Commission de la Chambre des Pairs recueillit quelques documents qui lui parurent dignes de confiance. Il en résulta pour elle, que le nombre des voyageurs parcourant la distance entière était de 164,000 par an, et le nombre de tonnes de marchandises transportées par la voie de terre, de 209,000. La Commission, du reste, ne compta ni les voyageurs de déplacement, ni les marchandises que le chemin de fer pouvait enlever à la voie d'eau, si fréquentée entre Arles et Marseille. Elle rappelait seulement qu'il n'existe pas un seul chemin de fer sur lequel la circulation préexistante des voyageurs n'ait au moins doublé.

En admettant comme constant cet effet immédiat de l'ouverture du chemin de fer, on en tire la conséquence que la circulation sera, pour chaque kilomètre du chemin de Marseille, de 328,000 voyageurs et de 209,000 tonnes de marchandises.

Apprécions sur les mêmes bases la circulation entre Orléans et Bordeaux.

Le nombre des voyageurs ayant parcouru, en 1843, toute la ligne entre Orléans et Tours, est de 152,664; entre Tours et Bordeaux, 85,000. On trouve ainsi 42,195,960 voyageurs ayant parcouru un kilomètre, ou 88,833 voyageurs, soit 89,000, parcourant la distance entière.

En doublant ce nombre, nous obtenons 178,000 voyageurs pour chaque kilomètre du chemin.

Les marchandises de terre circulant entre Orléans et Tours, sont de 40,556 tonnes; entre Tours et Bordeaux, de 42,693 tonnes.

Ces deux nombres, ramenés à la distance entière d'Orléans à Bordeaux, donnent une circulation de

20,033,420 tonnes, ayant parcouru un kilomètre ou 42,175[t], ayant parcouru la ligne entière.

Il résulte de ce rapprochement qu'en prenant pour base la circulation existante, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, mais en doublant celle des voyageurs, chaque kilomètre du chemin de fer d'Avignon à Marseille jouira, par an, d'une circulation de 328,000 voyageurs et 209,000 tonnes de marchandises, et chaque kilomètre du chemin d'Orléans à Bordeaux, de 178,000 voyageurs et 42,000 tonnes de marchandises.

Nous pouvons apprécier le produit brut que, selon ces conjectures, fournirait chaque chemin. Observons toutefois que le tarif des voitures de dernière classe entre Avignon et Marseille, n'est que de 5 centimes, tandis que le tarif proposé par notre projet de loi, est de 5 centimes et 1/2; en supposant que cette différence en amène une égale dans le produit moyen de chaque voyageur transporté; en admettant que ce produit soit de 6 centimes sur le premier chemin, et de 6 centimes et 1/2 sur le second, et calculant sur l'un et l'autre, la tonne de marchandises à 15 centimes, nous trouvons pour produit brut de chaque kilomètre du premier chemin :

Voyageurs...............	19,680 fr.
Marchandises	31,350
Total	51,030

Et pour produit brut de chaque kilomètre du second,

Voyageurs	11,570 fr.
Marchandises.............	6,300
Total	17,870

Ou le tiers du produit brut du chemin d'Avignon à Marseille.

Il n'est pas besoin de dire à la Chambre que la différence serait plus forte, si l'on recherchait le revenu net probable, parce que les frais de locomotion diminuent proportionnellement à mesure que le produit brut augmente.

Nous pourrions vous présenter une comparaison tout aussi frappante, en rapprochant de la circulation existante sur le chemin d'Orléans à Bordeaux, et de la durée de jouissance que le Gouvernement propose d'accorder à la Compagnie concessionnaire, la circulation constatée sur les chemins du Nord et de Lyon, et la durée de 28 ou de 30 ans proposée pour leur concession. Mais ces baux, comme le nôtre, sont encore à l'état de projet; ils ne peuvent avoir pour nous l'autorité que nous cherchons, celle d'un précédent législatif.

Si nous nous étions contentés de la comparaison que nous venons de faire pour apprécier le projet de loi que vous nous avez chargés d'étudier, nous aurions trouvé, vous le voyez, que le terme de 46 ans 324 jours était très-modéré, et en l'accordant comme maximum de durée de la concession à faire, nous aurions eu quelque crainte que le Ministre ne pût pas trouver une Compagnie concessionnaire. . . . .

Mais nous avons voulu approcher la vérité d'un peu plus près, et nous rendre compte, autant qu'il nous était possible, des résultats que la circulation actuellement existante promet au chemin de fer pour ses premières années d'exploitation.

Nous avons donc recherché les recettes probables et les dépenses probables, en mettant de côté tous

les éléments de calcul trop incertains, et sur lesquels nous n'aurions pu faire que des conjectures arbitraires que chacun aurait été autorisé à rejeter.

Nous avons déjà dit que le mouvement constaté de voyageurs ramenés à la distance entière d'Orléans à Bordeaux, était de 89,000, et le nombre de tonnes de marchandises transportées par la voie de terre de 42,000.

Nous croyons d'abord, avec la Commission de la Chambre des Pairs pour le chemin d'Avignon à Marseille, et avec M. le Ministre des travaux publics dans l'exposé des motifs du projet de loi actuel, que le nombre des voyageurs sera au moins doublé. C'est un effet qui s'est produit invariablement à l'ouverture de toutes les lignes. Il est le résultat combiné d'un accroissement dans le nombre des personnes qui voyagent, d'un accroissement dans le nombre des voyages de chacune d'elles, et aussi de la puissance d'attraction par laquelle le chemin de fer déplace et enlève, jusqu'à une certaine distance, toute la circulation des lignes qui aboutissent aux mêmes points que lui. Nous hésitons d'autant moins à doubler le nombre des voyageurs, que la durée de la concession ne doit commencer qu'après la confection entière du chemin, c'est-à-dire dans cinq ou six ans, et que, d'ici à cette époque, l'exploitation des sections successivement livrées aura préparé cet accroissement de circulation.

On peut donc présumer, sans trop de témérité, que la circulation sur le chemin d'Orléans à Bordeaux sera, dans les premières années de son exploitation, de 178,000 voyageurs, et 42,000 tonnes de

marchandises enlevées à la voie de terre, et parcourant chaque kilomètre de la ligne entière.

En portant le tarif moyen d'un voyageur à 6c 1/2, et d'une tonne de marchandise à 15c, nous avons un produit brut par kilomètre,

Pour les voyageurs de.......	11,570 fr.
Et pour les marchandises de..	6,300
Ensemble.......	17,870

Comme nous avons confondu avec les marchandises de roulage les articles de messagerie qui représentent pour la ligne entière une circulation de 1,685 tonnes, et qui peuvent supporter un tarif plus élevé, nous sommes autorisés à évaluer le produit brut annuel du kilomètre à 18,000 fr.

Il nous reste à rechercher le montant des frais d'exploitation qui doivent être retranchés de ce produit brut.

Les dépenses d'exploitation sont, ainsi que la Chambre le sait, de deux sortes: les dépenses fixes et les dépenses variables.

Les premières sont les mêmes, ou à peu près, quelle que soit l'activité de la circulation sur le chemin. Cette catégorie comprend les frais généraux d'administration, l'entretien de la voie, des bâtiments des stations, des ateliers et des maisons de gardes, les traitements des ingénieurs, chefs de gare, receveurs, employés des stations, conducteurs, facteurs et hommes de peine, tant pour le service des voyageurs que pour celui des marchandises, les frais de police et de surveillance, les contributions directes et autres menues dépenses. L'exemple des chemins actuellement en exploitation nous au-

torise à porter les dépenses fixes à 5,000 fr. par kilomètre.

Sous le nom de dépenses variables sont compris tous les frais de locomotion, salaires des conducteurs, coût du combustible, entretien de la locomotive, et aussi l'entretien de tous les véhicules qui transportent les voyageurs et les marchandises. Ces dépenses sont, dans de certaines limites, en rapport avec la circulation; c'est donc à l'aide du chiffre admis pour la circulation, que nous cherchons, du moins approximativement, à les évaluer.

Nous avons admis que 178,000 voyageurs parcouraient annuellement chaque kilomètre de chemin ; cela nous donne un mouvement de 480 voyageurs environ par jour, 240 à l'aller et 240 au retour. En supposant trois convois par jour en chaque sens, nous avons 80 voyageurs par convoi.

Le 42,000 tonnes de marchandises donnent un mouvement quotidien de 115 tonnes, ou près de 60 tonnes en chaque sens que pourraient porter un train d'aller et un train de retour.

En prenant les bases du traité passé avec un entrepreneur par la compagnie de Rouen, chaque train coûterait pour locomotion et entretien du matériel environ 1 fr. 30 c.; nous devons tenir compte des différences qui peuvent résulter du prix nécessairement supérieur du combustible ou du système différent d'exploitation que la Compagnie jugerait à propos d'adopter, nous portons à 1 fr. 50 c. par kilomètre la dépense de chaque train. Notre dépense variable est ainsi de 12 fr. par jour et pour l'année de 4,380 fr.

La circulation ne sera certainement pas répartie uniformément sur toute l'étendue de la ligne,

mais si cette dépense est proportionnellement plus forte sur les parties les moins fréquentées, elle sera proportionnellement plus faible sur les parties où le mouvement est le plus actif; il est possible, cependant, que cette inégalité de répartition du mouvement des voyageurs entre les différentes parties de la ligne, oblige la Compagnie à mettre sur une portion de son étendue un quatrième convoi de voyageurs dans chaque sens; nous évaluons la dépense à celle d'un neuvième train sur chaque kilomètre de la ligne entière. C'est une somme à ajouter de 547 fr. 50 c. Le total des dépenses variables serait de 4,927 fr. 50 cent.

Selon nos conjectures, les dépenses d'exploitation fixes et variables doivent donc s'élever environ à 9,900 fr. par kilomètre, ou 55 pour cent du produit brut. Le revenu net se trouverait ainsi par kilomètre de 8,100 fr.

Il nous reste à trouver le rapport du revenu net avec la dépense probable que la Compagnie sera obligée de faire.

Cette dépense peut être ainsi évaluée :

Pose des rails par mètre courant.

Rails, 4 mètres à 30 kilog., 120 kilog. à 350 fr. la tonne............	42 fr.	00 c.
Chairs, 4 à 10 kilog., 40 kilogr. à 250 fr. la tonne..................	10	00
Chevillettes, 8 à 0k,30, 2k,40 à 600 francs la tonne..................	1	44
Coins, 4 à 20 cent..............	0	80
Sable, 8 mètres 50 centim. de lar-		
A Reporter.........	54	24

Report......	54 fr.	24 c.
geur sur 50 centim., donnent 4,25 mètres cubes à 5 fr...............	21	25
Pose, manœuvres et faux frais, par mètre courant....................	5	00
Traverses, 2 par mètre, à 6 fr....	12	00
Pose des rails par mètre courant..	92	49
Soit par kilomètre..............	92,490 fr.	
La longueur de la ligne est de 475 kilomètres, mais il y a lieu d'ajouter à peu près 1/20e pour les voies accessoires........................	4,624	
Accessoires de la voie, plates formes tournantes, aiguilles.............	4,000	
Dépenses diverses pour l'alimentation des machines, les clôtures, haies, sem s de talus..................	6,000	
Matériel d'exploitation, outillage des ateliers, mobilier des gares de voyageurs et de marchandises.....	35,000	
Dépense totale par kilomètre....	142,114	
Et pour la distance entière...	67,504,150 fr.	
Pour approvisionnements et fonds de roulement............	2,495,850	
Total...	70,000,000	

Nous pensons donc que la Compagnie devra réunir et consacrer à l'exploitation du chemin d'Orléans à Bordeaux, soit par actions, soit par emprunt, un capital de 70 millions de francs, soit 147,500 fr. par kilometre.

Le revenu probable serait donc environ de 5 et demi pour 100.

Et encore devons-nous rappeler que nous n'avons tenu aucun compte, dans nos calculs, des produits des marchandises transportées par la Loire entre Orléans et Tours, par la Vienne entre Tours et Châtelleraull, par la Dordogne et la Garonne entre Libourne et Bordeaux, par la mer entre Libourne, Bordeaux et les ports de Nantes, de Rouen et du Hâvre; nous croyons qu'en réduisant son tarif à 10 ou 12 centimes, le chemin de fer peut s'approprier une partie de ces marchandises; mais il nous serait impossible de la déterminer même approximativement. Nous n'avons voulu essayer sur ce point aucune conjecture. Nous avons encore volontairement omis le produit qui peut provenir du déplacement des marchandises qui circulent aujourd'hui sur la route du Mans, et du transport des bestiaux; nous devons seulement signaler à la Chambre qu'il se trouve dans toutes ces circonstances une chance notable d'accroissement de revenu pour la Compagnie concessionnaire. Tout cela nous a conduit à penser, Messieurs, qu'elle pourrait aisément prendre annuellement, sur son revenu, 1 pour 100 de la portion de son capital qui ne doit pas lui être remboursé en fin de bail, et que le surplus, surtout après quelques années d'exploitation, représenterait convenablement l'intérêt de son capital entier, la prime d'assurance contre les risques qu'elle court, et le fruit légitime de son industrie.

Un pour cent, prélevé annuellement et capitalisé à 4 pour 100, amortit le capital en 41 ans et 16 jours. Cette durée nous a paru suffisante.

Nous avons été affermis dans cette opinion, par la déclaration que nous a faite M. le Ministre des

travaux publics, que deux Compagnies sérieuses s'étaient déjà présentées pour obtenir la concession de cette ligne, et que l'une d'elles ne demandait pas un plus long délai.

Telle est la conséquence à laquelle nous avons été conduits par l'étude la plus attentive et la plus impartiale de tous les éléments de cette question. Nous voulons parler de tous les éléments actuels et saisissables; nous n'avons pas cherché à deviner ce que serait dans un quart de siècle le sort de cette ligne; il est certain qu'elle met en communication avec Paris et le Nord un cinquième environ de la population du royaume, toutes les côtes du sud-ouest, toute la frontière d'Espagne, nos vastes vignobles du Midi auxquels sont incessamment promises d'abondantes consommations intérieures en échange des débouchés extérieurs qui se ferment pour eux, des plaines fertiles, des vallées industrieuses, des villes importantes. A la vérité, sur toute cette ligne, la circulation actuelle est faible; elle n'est comparable, sous aucun rapport, à celle qui s'ouvre entre le Hâvre, Lille, Lyon et la capitale; peut-être est-il facile d'en trouver la cause. Dans d'autres directions, des canaux, de grandes rivières améliorées ont ouvert aux relations commerciales des moyens de transport faciles et économiques, et, comme on l'a déjà remarqué, le mouvement des populations s'est précipité à la suite du mouvement des marchandises. Au contraire, dans l'espace qui sépare les deux grands fleuves de la Loire et de la Garonne, toutes les vallées descendent de l'est à l'ouest, et le commerce n'a encore à sa disposition qu'une route de terre très-accidentée qui les coupe à angle droit, ou la voie lente, ir-

régulière, et quelquefois périlleuse de l'Océan. Le chemin de fer de Tours à Bordeaux doit être, pour cette partie de la France, ce que la Seine, l'Yonne, la Saône, les canaux de Bourgogne, du Centre, du Rhône au Rhin, sont pour le sud-est. L'expérience seule peut dire si, abstraction faite des premières années qui sont évidemment plus difficiles, il vaut mieux pour un chemin de fer trouver une circulation existante ou la créer.

Il nous reste quelques mots à dire des dispositions subsidiaires du projet de loi.

Il pourrait se faire que le Gouvernement ne trouvât aucune Compagnie exploitante aux conditions que nous vous proposons d'adopter; cependant une section de la ligne, celle d'Orléans à Tours, sera prête à recevoir la voie de fer dans le cours de l'année 1845. M. le Ministre des travaux publics désire qu'elle puisse être mise immédiatement en exploitation, et il demande l'autorisation de la concéder isolément, soit pour trente ans, aux conditions de la loi de 1842, soit pour douze ans, en laissant la pose des rails à la charge de l'Etat.

Votre Commission a été frappée également de l'inconvénient très-sérieux qu'il y aurait à laisser sans emploi les travaux achevés sur la ligne d'Orléans à Tours; mais elle ne voudrait pas hâter l'exploitation de cette section de la grande ligne, par un moyen qui la séparerait définitivement de la section de Tours à Bordeaux. Indépendamment de ce que des lignes brisées présentent de difficultés pour l'exploitation, il est certain que les chances actuelles de la circulation sur le chemin de Tours à Bordeaux sont trop faibles pour que l'on puisse espérer de trouver une Compagnie

concessionnaire aux conditions de la loi de 1842. L'État serait donc obligé de poser les rails après avoir fait les terrassements, de doubler sa dépense, et peut-être de finir par exploiter lui-même.

Pour éviter ces résultats extrêmes, nous proposons à la Chambre d'autoriser M. le Ministre des travaux publics à exploiter provisoirement, dans le cas où il ne se présenterait pas de concessionnaire pour le chemin d'Orléans à Bordeaux, les sections achevées du chemin d'Orléans à Tours. Nous vous demandons, d'accord avec le Gouvernement, sur les exercices 1844 et 1845, les crédits nécessaires pour acheter les rails et le matériel d'exploitation.

Il sera bien entendu que cette exploitation ne doit être que provisoire et momentanée; qu'elle cessera le jour où se présentera une Compagnie aux conditions que vous allez régler ou à toute autre condition que déterminerait une nouvelle loi. Les rails et le matériel acquis par le Gouvernement seraient vendus au concessionnaire par une condition de son bail.

Avec les modifications que nous venons d'indiquer, nous vous proposons d'adopter le projet de loi.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
TITRE PREMIER.	
Article premier.	Article premier.
Une somme de cinquante-quatre millions de francs (54,000,000 fr.) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Espagne, comprise entre Tours et Bordeaux.	Comme au projet.
Art. 2.	Art. 2.
Sur l'allocation de cinquante-quatre millions mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exer-	Comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
cice 1844, un crédit de quatre millions, et sur l'exercice 1845 un crédit de dix millions.	
Art. 3.	Art. 3.
Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excèdera pas quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de fer d'Orléans à Tours et à Bordeaux, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi.	.... moyennant une durée de jouissance qui n'excèdera pas *quarante-un an et seize jours*, à partir, etc. (le reste comme au projet)
TITRE II. *Dispositions subsidiaires.*	
Art. 4.	Art. 4.
Dans le cas où, dans le délai de deux mois, à partir de la promulgation de la présente loi, une Compagnie agréée par le Ministre des travaux publics n'aurait point accepté les conditions réglées par la présente loi et par le cahier des charges	Comme au projet.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

---

coté A, ci-dessus mentionné, pour le chemin d'Orléans à Bordeaux, le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excèdera pas trente ans, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, la partie comprise entre Orléans et Tours, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.

Art. 5.

Dans le cas où, dans le délai de deux mois à dater de l'expiration du délai fixé par l'article précédent, une Compagnie agréée par le Ministre des travaux publics n'aurait point accepté les conditions réglées par la présente loi et par le cahier des charges coté B, pour l'exploitation de la partie du chemin de fer comprise entre Orléans et Tours, le Ministre des travaux publics est autorisé à faire poser la voie de fer sur cette partie de chemin aux frais du Trésor public.

Une somme de onze millions

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

. . . . le Ministre des travaux publics est autorisé *à pourvoir provisoirement à l'exploitation du chemin d'Orléans à Tours.*

A cet effet, un crédit de 14,150,000 fr. sera affecté savoir :

Onze millions à l'établissement de la voie de fer ;

Et 3,150,000 fr. à l'achat du matériel d'exploitation.

Supprimé.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
(11,000,000 fr.) est affectée à l'établissement de la voie de fer sur la dite partie du chemin, en sus du crédit déjà ouvert par la loi du 11 juin 1842.	
Art. 6.	Art. 5 de la Commission.
Sur la somme de 11 millions éventuellement affectée par l'article précédent à la pose de la voie de fer sur le chemin d'Orléans à Tours, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de six millions (6,000,000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions (5,000,000 fr.).	Sur la somme de 14,150,000 francs éventuellement affectée par l'article précédent à la pose de la voie de fer et à l'achat du matériel d'exploitation, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de 6,000,000 francs, et sur l'exercice 1845 un crédit de 8,150,000 fr.
Art. 7.	Art. 6.
Dans le cas prévu par l'art. 5 ci-dessus, le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, pour une durée de jouissance qui n'excèdera pas douze ans, l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Tours, conformément aux clauses et conditions du cahier s charges coté C, annexé àe la présente loi.	Dans le cas prévu par l'art. 4, des ordonnances royales règleront le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués sur le chemin d'Orléans à Tours.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Art. 8.

L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un prix minimum qui sera déterminé par le Ministre des travaux publics, et qui, dans aucun cas, ne pourra être inférieur à 5 pour 100 de la dépense de la voie de fer.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 9.

La convention ou l'adjudication qui sera passée en vertu de la présente loi, ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

Art. 10.

La Compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituée en Société anonyme, dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Art. 11.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Supprimé.

Art. 7.

La convention qui sera passée en vertu de la présente loi, ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

Art. 8.

Comme l'art. 10 du projet.

Art. 9.

Comme l'art. 11 du projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.	
Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.	
TITRE IV. *Voies et moyens.*	
Art. 12.	Art. 10.
Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.	Comme l'art. 12 du projet.

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS A BORDEAUX.

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS A BORDEAUX.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Orléans, Blois, Amboise, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême, Libourne et Bordeaux.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le Ministre des travaux publics se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'homologation de la convention à intervenir, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS A BORDEAUX.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art, ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 45 ci-après. Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas, la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au-delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'État ne tiendra compte à la Compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

Art. 4.

A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe premier de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 3.

Comme au projet.

En exécution de l'art. 46 ci-après.

Art. 4.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 5.

Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement, entre l'Administration et la dite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages d'art construits en vertu des projets approuvés par l'Administration supérieure.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments de stations et de tous autres construits par l'Etat, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

Art. 6.

Les plans et profils de toute sorte, tant de la ligne que des gares, stations et ateliers, seront communiqués à la Compagnie sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies des dits plans et profils.

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

1° A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes, et le sable de fondation des voies ;

2° A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et en général tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation ;

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 5.

Comme au projet.

Art. 6.

Comme au projet.

Art. 7.

Comme au projet

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

3° A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie, celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du Gouvernement et de la Compagnie, être fourni et posé par les soins de l'Administration; et, en ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui, et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

Art. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 9.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité, et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails variera de trente à trente-cinq kilogrammes par mètre courant.

Art. 10.

La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 8.

Comme au projet.

Art. 9.

§ 1er. — Comme au projet.

§ 2. — Le poids des rails *sera au moins* de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 10.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 11.

Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés, et cinquante centimètres de largeur au plafond.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 13.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres, ou un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera, au moins, de un mètre quatre-vingts centimètres, et, au plus, de deux mètres, mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes et fermées à glaces.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 11.

Comme au projet.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs, des haies ou des poteaux avec lisses.

§ 2. — Supprimé.

§ 3. — Comme au projet.

Art. 13.

Comme au projet.

Art. 14.

§ 1, 2, 3 et 4. — Comme au projet.

§ 5. — Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et *auront les banquettes rembourrées.*

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT:

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 16.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation dans le délai d'un an stipulé à l'article précédent, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux et au complètement du matériel, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvisionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

---

§ 6. — Comme au projet.

§ 7. — Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler *par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.*

§ 8. — Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les *plates-formes* seront de bonne et solide construction.

Art. 15

Comme au projet.

Art. 16.

Comme au projet.

valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie, deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée, ainsi que le matériel installé sur la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les stipulations du présent article ne sont point applicable au cas où le retard ou l'interruption dans les travaux ou dan la fourniture du matériel, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 17.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du présen bail,

1° De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, et les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires;

2° D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins;

3° Enfin de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer.

Art. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au § 1er de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites, en exécution de l'art. 15

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 5. — Comme au projet, en réduisant le délai à *trois mois*.

Art. 17.

Comme au projet.

Art 18.

Comme au projet.

ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 19.

La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tan pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 20.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, mais qui ne pourra excéder quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin par l'art. 15 ci-dessus, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 19.

Comme au projet.

Art. 20.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, l'autorisation de percevoir, etc.

§ 2 et 3. — Comme au projet.

du chemin de fer qui lui seront successivement livrées avant l'achèvement entier de la ligne.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 200 kilogrammes paiera comme 200 kilogrammes ; entre 200 et 400 kilogrammes, il paiera comme 400 kilogrammes, etc.

Les voitures dont le poids serait inférieur à une tonne, seront comptées pour une tonne.

Le poids de la plate-forme ne sera, dans aucun cas, ajouté au poids de la voiture pour l'établissement de la taxe à percevoir.

L'Administration se réserve de déterminer par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et des convois spéciaux des postes et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 4. — Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par *centième* de tonne : ainsi, tout poids compris entre *zéro* et *10* kilogr. paiera comme *10* kilogrammes ; entre *10* et *20* kilogrammes il paiera comme *20* kilogrammes, etc.

§ 5 et 6. — Supprimés.

§ 7. — L'Administration *déterminera* par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs, *de marchandises* et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

§ 8. — Comme au projet.

§ 9. — Comme au projet.

	TARIF. — Par tête et par kilomètre.	PRIX DE péage. f. c.	PRIX DE transport. f. c.	TOTAL. f. c.
Voyageurs non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes garnies et fermées à glaces. (1re classe)...............	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe)...............	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait..................	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs..........	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres..	0,02	0,01	0,03
Poissons.	Huîtres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs.....	0,03	0,02	0,05
Houille.	Par tonne et par kilomètre.	0,07	0,055	0,125
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés........	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler, dit de corde); perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles; plomb en saumons.	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)...............	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)...........................	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...............	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.............	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs....................	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs....................	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés..........................	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons...........	0,09	0,07	0,16

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
		f. c.	f. c.	f. c.
	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes........	0,08	0,06	0,14
Objets divers, par tonne et par kilomètre.	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur................	0,15	0,10	0,25
	Voiture à quatre roues à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.................	0,18	0,14	0,32
	Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.			
	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi......	0,15	0,10	0,25
	Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.			

		TARIF.	PRIX DE péage. fr. c.	PRIX DE transport. fr. c.	TOTAL fr. c.
Par [...]ne et par [...]omètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais; pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes...... .	0,08	0,06	0,14
		Houille...........................	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi...	0,18	0,10	0,28
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par [...]èce et par [...]omètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur...........................	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur...........................	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art, 21.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de vingt kilogrammes, n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 22.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet, en terminant ainsi : Ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois *pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.*

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction *sur le prix d'un des objets portés au tarif*, l'administration aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai *d'un an.*

En cas d'abaissement du tarif, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 21.

Comme au projet, en substituant *vingt-cinq* kilogrammes à *vingt.*

Art. 22.

Comme au projet.

non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'Administration qui prononcera définitivement.

Art. 23.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5,000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8,000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 24.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 23.

Comme au projet.

Comme au projet, en mettant *transporte* au lieu de *consent à transporter*, et *laisse circuler* au lieu de *et à laisser*.

Art. 24.

§ 1. — Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage, pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c.).

Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

Art. 25.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 2. — Aux denrées et objets *qui ne sont pas dénommés au tarif, et qui,* sous le volume, etc.

§ 3. — Comme au projet.

§ 4. — 3° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagage, pesant isolément moins de *cinquante* kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagages ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés à une même personne, par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part.

§ 5. — Les prix de transport des objets désignés aux trois paragraphes qui précèdent, seront arrêtés *annuellement* par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

§ 6. — Au-dessus de cinquante kilogrammes, etc.

§ 7. — Supprimé.

Art. 25.

§ 1. — . . . Sans tour de faveur, et *dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement*, etc.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excèdera 20 kilogrammes, sera constatée par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur, et l'autre aux mains de la Compagnie.

§ 2 — . . . Seront fixés *annuellement.*

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 26.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 37 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 27.

Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 3 et 4. — Comme au projet.

Art. 26.

Comme au projet.

Art. 27.

§ 1. — .... Pour cause de service, *envoyés en congé pour appartenir à la réserve, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront,* etc.

§ 2. — Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 28.

Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 29.

Les dépêches accompagnées d'un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et le courrier. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'allée et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais, des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 28.

Comme au projet.

Art. 29.

§ 1. — Les dépêches accompagnées *des agents nécessaires au service,* seront, etc.

§ 2. — Supprimer les mots : *à l'arrière du train des voitures.*

.... Pour recevoir les dépêches et *les agents nécessaires au service.*

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

.... Seront réglés par le Ministre des finances *et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.*

triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, elle paiera cinquante centimes (50 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

La Compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

En dehors des heures ordinaires de départ, l'administration pourra requérir, pour le transport exceptionnel des dépêches, et sauf l'observation des règlements de police, des convois spéciaux, soit de jour, soit de nuit, moyennant paiement d'une indemnité qui sera réglée de gré à gré ou à dire d'experts.

Art. 30.

La Compagnie sera tenue de recevoir et de transporter, à moitié de la taxe du tarif, les voitures cellulaires employées au transport des condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer.

Art. 31.

Les rails, coussinets, traverses, et en général la voie de fer et ses dépendances, que la Compagnie aura acquis et posés sur

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION

25 c. au lieu de 50 c.

Art. 30.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons et voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière, qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer. Le transport des voitures et wagons sera gratuit. Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers qui y seront placés, ne seront assujettis qu'à la moitié du tarif ci-dessus fixé pour les voitures de troisième classe.

Art. 31.

Comme au projet.

le chemin de fer, en exécution des présentes, seront, par ce fait même, incorporés au domaine public, et ne seront plus la propriété de la Compagnie.

Les machines, voitures, wagons, et en général tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la Compagnie, deviendront également immeubles par destination, et ne pourront, ainsi que les objets compris dans le paragraphe précédent, être aliénés par la Compagnie qu'à charge de remplacement.

Art. 32.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme fixé par l'art. 15 pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail : pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'État à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Il sera en outre ajouté à ce produit net moyen, le sixième de son montant, si la résiliation a lieu dans la première période de dix années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement ; un huitième si la résiliation n'est opérée que dans la seconde période de dix années, et un dixième seulement pour la dernière période de onze années et trois cent vingt-quatre jours.

Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur ni au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni à dix pour cent du capital dépensé par la Compagnie, pour la mise en exploitation de la ligne entière, et dont il est fait mention à l'article 35 ci-après.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 32.

§ 1, 2 et 3. — Comme au projet.

Pour la dernière période de six années et seize jours.

§ 4. — Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 33.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'art. 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 33.

A toute époque, après l'expiration des dix premières années, à dater du terme fixé par l'art. 15, pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement pourra réduire le maximum du tarif fixé par l'art. 20, sur une ou plusieurs des marchandises transportées par le chemin de fer.

En ce cas, et pendant toute la durée de la concession, le Gouvernement sera tenu de garantir à la Compagnie la perception, sur les articles dont le tarif aura été réduit, d'un revenu annuel dont le montant sera réglé ainsi qu'il suit :

On relèvera le produit brut que les objets sur lesquels portera la réduction auront donné à la Compagnie dans les sept dernières années de son exploitation; on en deduira le produit des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres; on ajoutera à ce produit moyen un sixième, un huitième ou un dixième, selon que la réduction sera opérée dans les quinze années qui suivront l'ouverture du droit accordé au Gouvernement, dans les dix années postérieures ou dans les six ans et seize jours qui termineront la durée du bail.

Comme l'art. 33 du projet.

§ 3. — Si, pendant la durée du bail, la Compagnie, autorisée par l'Administration, a augmenté le nombre ou l'étendue

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 34.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser, aux termes de l'article précédent.

Art. 35.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'Etat, pour la location du sol du chemin de fer et des travaux exécutés sur les fonds du Trésor public, mais à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède 10 pour cent du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'Etat à titre de prix de ferme.

Néanmoins, cette attribution ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à 6 pour cent du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de 1 pour cent de ce capital entier.

Une ordonnance royale rendue dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 36.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Quant aux bâtiments et magasins dépendant de l'exploita-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

de ses stations, les dépenses qu'elle aura faites lui seront remboursées dans le même délai.

Art. 35.

Comme à l'article 34 du projet.

Art. 36.

Comme l'article 35 du projet.

Art. 37.

Comme l'art. 36 du projet.

tion du chemin de fer, ils seront assimilés pour l'impôt aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor, sur le prix des places, ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

Art. 37.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemin de fer d'embranchement et de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 38.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer dont l'exploitation fait l'objet du présent bail, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 38.

Comme l'art. 37 du projet.

Art. 39.

Comme l'art. 38 du projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT,

résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 39.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 40.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le dit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Les Compagnies d'embranchement ou de prolongement pourront déposer sur les différents points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et, au retour, prendre sur les points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne d'Orléans à Bordeaux, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arran-

AMENDEMENTS DE LA ON.

Art. 40.

Comme l'art. 39 du projet.

Art. 41.

Comme à l'art. 40 du projet.

Ces réglements de police statueront également sur l'entrée et le stationnement dans les gares d'arrivée et de départ, et sur les opérations de chargement et de déchargement.

§ 2. — . . . Pourront, *sous la même condition de réciprocité*, etc.

---

ger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui d'Orléans à Bordeaux, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100);

3° Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100);

4° Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Conformément à l'article 47 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, la Compagnie pourra faire circuler ses voitures, wagons et machines, sur le chemin de fer de Paris à Orléans, en payant aux concessionnaires de ce chemin le droit de péage réduit de 25 pour cent, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du dit article.

Art. 41.

Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et aux risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de repren-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 42.

§ 1 et 2. — Comme à l'art. 41 du projet.

dre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du Ministre des travaux publics, et la Compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Lorsque la décision qui aura prononcé la résiliation sera devenue définitive, il sera procédé immédiatement, par voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer sur les clauses du présent bail, et sur la mise à prix de la jouissance de la voie de fer et du matériel d'exploitation.

L'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un cautionnement.

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'État sur ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayant-droit.

Les soumissions pourront, d'ailleurs, être inférieures à la mise à prix.

S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin restera à la disposition de l'État, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier déchu, qui n'aura rien dès lors à réclamer pour les machines, voitures et wagons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 42.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'État, de faire circuler sur les dites parties les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

—

.... De la jouissance de la voie de fer et *de la valeur* du matériel d'exploitation.

Art. 43.

Comme l'art. 42 du projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 43.

Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

Art. 44.

Il sera institué près de la Compagnie un ou deux commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement des commissaires restera à la charge de la Compagnie. Les frais de surveillance, mis à la charge de la Compagnie par le présent article, et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de quarante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 45.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article premier du présent bail, devra être faite à la Compagnie, dans le délai de six années, à partir de l'approbation de la convention à intervenir. Si, dans les délais ci-dessus stipulés, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'article 3 du présent bail, il sera tenu compte à la Compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à quatre pour cent de la portion de son capital réalisée et engagée pour les parties de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour cent des sommes dépensées sur ces parties.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 44.

Comme l'art. 43 du projet.

Art. 45.

Comme l'art. 44 du projet.

Art. 46.

Comme l'art. 45 du projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 46.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 47.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Bordeaux.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Bordeaux par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie prise collectivement sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Gironde.

Art. 48.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'État.

Art. 49.

Avant l'homologation de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de deux millions (2,000,000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 47.

Comme à l'art. 46 du projet.

Art. 48.

§ 1. — .... fera élection de domicile dans l'une des villes d'Orléans, Blois, Tours, Poitiers, Angoulême ou Bordeaux.

Supprimer les mots *à Bordeaux*.

Art. 49.

..... Par le conseil de préfecture, soit du département où le domicile aura été élu, soit dans le cas prévu par le paragraphe 2 de l'article précédent, du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 50.

Comme à l'art. 49 du projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT

Dans les deux mois qui suivront la susdite homologation, la Compagnie sera tenue de fournir comme supplément de cautionnement, une valeur de deux millions (2,000,000 fr.).

Les sommes déposées par la Compagnie, soit avant, soit après l'homologation de la convention, seront rendues par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie.

En cas de déchéance de la Compagnie, la dite somme ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées, deviendront a propriété du Gouvernement.

Art. 50.

Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 30 mars 1844.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 51.

Comme à l'article 50 du projet.

(N° 125.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à ouvrir un crédit de 84,000 francs, au chapitre X du budget des cultes, pour l'exercice 1844,*

PAR M. DE SAINTE-AULAIRE,

Député de la Dordogne.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Une ordonnance royale, du 23 janvier 1838, a déterminé l'élargissement de la rue du Pot-de-Fer, à Paris, d'après un tracé d'alignement qui enlève une portion du jardin et des dépendances du

* Cette Commission est composée de MM. le général comte de Meynadier, le marquis de Sainte-Aulaire, Bonnin, le baron Duval de Fraville, Edmond-Blanc, Périer (Alphonse), Armand (de l'Aube) de Lasteyrie (Ferdinand) et Lemaire.

séminaire diocésain de Saint-Sulpice, et qui porte à un maximum de 4 mètres 85 centimètres le reculement des murs de clôture de cet établissement.

Une estimation régulière, faite contradictoirement par trois experts désignés par le Ministre de la justice et des cultes, par celui des finances et par la ville, porta à 84,000 francs la valeur du terrain cédé à la voie publique, et de l'indemnité due à raison de la démolition des murs et des bâtiments;

Savoir : prix du terrain et portions de bâtiments à retrancher..........	69,322f 70c
Reconstruction des murs de clôture et raccordement des bâtiments mutilés.	14,677 30
Somme pareille..........	84,000 00

Votre Commission a reconnu que ce chiffre, résultat d'une expertise consciencieusement faite, et lors de laquelle tous les intérêts avaient été représentés régulièrement, ne pouvait donner lieu à aucune observation. Le conseil municipal de Paris y avait, le premier, adhéré, et l'acte de cession à la ville a été passé sur ce prix, par les soins de M. le Ministre des finances. En conséquence, la dite somme de 84,000 francs a été versée dans la caisse du Trésor public, où elle figure au nombre des recettes diverses.

Suivant les règles de la comptabilité générale, consacrées entre autres par l'article 16 de l'ordonnance royale du 31 mai 1838, le Ministre de la justice et des cultes ne saurait en disposer pour l'affecter aux travaux du séminaire qu'autant que le crédit lui en aurait été régulièrement ouvert; et c'est dans ce but que le projet de loi vous est présenté.

Sous ce rapport, votre Commission a reconnu

que la demande du Gouvernement était juste et fondée; qu'il y avait lieu d'appliquer aux travaux dont il s'agit le montant de l'indemnité due et payée par la ville de Paris, sans grever le crédit ordinaire affecté par la loi de finances aux acquisitions, constructions et réparations des édifices diocésains.

Toutefois, l'exposé des motifs ainsi que les pièces produites à l'appui et les explications spontanées données à votre Commission, lui ont fait connaître que ce projet de simple démolition et reconstruction des murs de clôture se liait, dans la pensée du Gouvernement, à un autre projet plus étendu, ayant pour but de compléter d'une manière convenable un établissement pour lequel l'État, avec le concours de la ville, a déjà fait des sacrifices considérables,... de le doter d'une infirmerie dont il est encore dépourvu;... d'exécuter, enfin, divers travaux réputés nécessaires, et dont l'exécution avait été ajournée précisément jusqu'après la solution des questions qui se rattachaient à l'alignement de la rue du Pot-de-Fer; or, « ces travaux évalués, « suivant des plans et devis soumis à l'approbation « du conseil des bâtiments civils, à la somme de « 129,467 fr. 19 c., ne pourraient être intégra« lement imputés sur le crédit ordinaire alloué « au chapitre x du budget des cultes, parce qu'il « a déjà été entièrement disposé de ce crédit, « ainsi qu'il en a été justifié à la Commission du « budget de 1845.

« Toutefois, une somme de 45,467 fr. 19 c. doit « être prise sur les fonds de 1845, et complètera, « avec les 84,000 fr. payés par la ville de Paris,

« celle de 129,467 fr. 19 c., montant des travaux « réputés nécessaires. »

Votre Commission, Messieurs, a reçu avec intérêt ces renseignements, et écouté toutes les explications qui lui ont été données sur les lieux-mêmes par M. le Directeur du séminaire, ainsi que par M. le Directeur de la division des cultes, au Ministère de la justice. Mais elle a reconnu, et m'a chargé de déclarer formellement, en son nom, qu'elle ne se croyait régulièrement saisie d'aucun projet de constructions nouvelles à exécuter au séminaire de Saint-Sulpice moyennant des fonds qui pourraient être affectés à ces travaux sur les crédits ordinaires de 1844 ou de 1845; que sa mission était uniquement d'examiner s'il y avait lieu d'autoriser M. le Ministre des cultes à toucher le montant de l'indemnité versée par la ville de Paris, dans la caisse du Trésor, pour, cette somme, être affectée spécialement aux travaux rendus nécessaires par l'élargissement de la rue du Pot-de-Fer, ainsi qu'à l'établissement d'une infirmerie à l'usage du séminaire.

C'est sous ce rapport seulement que votre Commission a envisagé la question; elle n'entend ni approuver ni blâmer l'emploi annoncé des 45,467 fr. 19 cent., ou de toute autre somme prise sur les fonds alloués pour 1845, en cas d'insuffisance des 84,000 fr. payés par la ville de Paris.

A cet égard, la Commission a pensé qu'elle n'avait pas d'avis à émettre, et qu'elle ne saurait, sans empiéter sur les droits et les devoirs de l'Administration, prononcer ni sur la nature, ni sur le prix des constructions nouvelles à exécuter.

Dans le cas où l'intérêt légitime qu'inspire un

établissement comme le séminaire diocésain, engagerait M. le Ministre à approuver des constructions nouvelles, des agrandissements nécessaires ou convenables, ce serait à lui de prendre, sous sa responsabilité, les mesures qu'il jugerait nécessaires, et d'affecter, à l'exécution de ces mesures, telle ou telle partie des ressources mises à sa disposition à cet effet.

Votre Commission s'abstient d'exprimer aucun doute comme aucune approbation, aucun avis à cet égard, voulant laisser à l'Administration seule le soin d'une décision qui lui appartient tout entière : en un mot, c'est uniquement sous le rapport du virement de fonds, de la restitution à faire par le Trésor à un service spécial, qu'elle vous propose, je le répète, l'adoption du projet.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Il est ouvert, sur l'exercice de 1844, au Ministre secrétaire d'Etat de la justice et des cultes, en accroissement des fonds compris au budget du même exercice, pour acquisitions, constructions et grosses réparations des édifices diocésains, un crédit supplémentaire de 84,000 fr., égal à la somme versée par la ville de Paris au Trésor public, à titre d'indemnité pour les portions du séminaire diocésain de Saint-Sulpice enlevées par suite de l'alignement de la rue du Pot-de-Fer.

Art. 2.

Les fonds non consommés sur cet exercice, pourront être reportés par ordonnances royales sur les exercices suivants.

Art. 3.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1843, pour les besoins de l'exercice 1844.

(N° 126.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à distraire plusieurs sections de la commune de Saint-Cirgues (Cantal), et de les ériger en communes séparées,*

PAR M. DE SAINTE-AULAIRE,

Député de la Dordogne.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Plusieurs habitants de la section de Saint-Julien, commune de Saint-Cirgues, arrondissement d'Aurillac, département du Cantal, ont demandé l'érection de cette section en commune distincte et séparée.

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

Déjà précédemment, dans sa session de 1842, le conseil général du département avait été saisi de cette demande, et quoique frappé des circonstances graves invoquées en sa faveur, il avait cru devoir ajourner l'avis qu'il était appelé à donner, parce que le conseil municipal de Saint-Cirgues n'avait pas délibéré, et qu'il n'y avait pas eu de commission syndicale organisée dans l'intérêt des réclamants.

Depuis cette époque l'instruction a été régulièrement complétée; la commission syndicale a émis une opinion favorable, et le conseil municipal de Saint-Cirgues de Jordanne, une opinion contraire.

De l'examen attentif fait par votre Commission, de toutes les pièces qui lui ont été soumises à l'appui du projet de loi présenté, il résulte que la commune de Saint-Cirgues de Jordanne, d'une étendue de 2,286 hectares, est située au pied des montagnes les plus élevées du Cantal; qu'elle forme une vallée très-profonde et très-accidentée, coupée par un grand nombre de ravins et de ruisseaux, qui ont leur source à la sommité de la vallée, et qui se jettent dans la rivière de Jordanne après avoir parcouru une pente extrêmement rapide. Plusieurs villages et hameaux, entre autres Saint-Julien, Aubusson, la Réveilladie, dépendants de la commune de Saint-Cirgues de Jordanne, sont situés à l'extrémité orientale de cette commune, tandis que le chef-lieu de Saint-Cirgues est à l'extrémité occidentale; de telle sorte que, pour communiquer avec le chef-lieu, les habitants des villages les plus éloignés ont à franchir une distance de 8,000 mètres, par des chemins que la

neige rend souvent à peu près impraticables pendant l'hiver.

En considération de cet état de choses, il fut accordé à Saint-Julien une annexe pour le service du culte, et, en 1839, on a même jugé utile de convertir cette annexe en succursale ; les villages qui demandent aujourd'hui à dépendre de Saint-Julien pour l'administration civile, dans le cas où cette section serait érigée en commune, y sont déjà réunis pour le service du culte.

La nouvelle commune aurait une étendue territoriale de 1,060 hectares, une population de 547 habitants, un revenu de 179 fr. Il resterait à la commune de Saint-Cirgues une étendue territoriale de 1,226 hectares, une population de 732 habitants et un revenu de 238 fr.

Appelés à délibérer sur cette demande, le conseil municipal de Saint-Cirgues de Jordanne, ainsi que le conseil d'arrondissement, ont fait valoir, pour justifier leur opposition, que le chemin de Saint-Julien à Saint-Cirgues était praticable dans tous les temps ; que ces demandes en érection de communes nouvelles, sont plus souvent l'expression de quelques intérêts individuels, de quelques ambitions personnelles, que l'expression sincère et vraie des besoins de la localité ; qu'enfin Saint-Julien se trouve placé à une très-petite distance de Mandailles, et qu'il serait beaucoup plus avantageux, beaucoup plus conforme aux vœux déjà exprimés par le conseil d'arrondissement, sur les demandes qui lui ont été précédemment soumises à cet égard, de réunir Saint-Julien et quelques uns des villages qui l'environnent, à la commune de Mandailles, en laissant les autres à Saint-Cirgues ; il a été ajouté que les

frais municipaux, tels que le loyer de la maison commune, l'abonnement au *Bulletin des Lois*, le registre de l'état civil, les frais de bureau de la mairie, le traitement du secrétaire, du garde-champêtre, etc., s'élèvent annuellement à environ cinq cents francs, payés au marc le franc par les habitants de toute la commune, et que, si la séparation venait à avoir lieu, chacune des deux sections aurait à peu près les mêmes frais à payer, sans comprendre les frais de séparation, qui tomberaient nécessairement sur les habitants de la section de Saint-Julien, dont l'opinion, en effet, est loin d'être unanime en faveur de la séparation.

Par ces motifs, le conseil municipal de Saint-Cirgues et le conseil d'arrondissement repoussent la proposition du démembrement de la commune; mais, reconnaissant toutefois que Saint-Julien se trouve à une grande distance du chef-lieu de son administration municipale, ils proposent d'accorder à cette section un adjoint spécial, qui n'entraînerait pas les frais d'une nouvelle commune, et qui recevrait la déclaration des naissances, des décès, etc.

Votre Commission, Messieurs, a reconnu que ces observations n'étaient pas entièrement dénuées de fondement. Elle ne croit pas que la séparation demandée soit sans inconvénient; les ressources ordinaires, tant en produits divers qu'en centimes additionnels, sont aujourd'hui de 417 fr. 49 c., tandis que les dépenses ordinaires s'élèvent à la somme de 2,316 fr. 93 c. La séparation aura pour effet d'aggraver encore cet état de choses, en rendant plus lourdes les charges qui pèseront sur les habitants des deux sections séparées. On sera, pour

l'une comme pour l'autre commune, obligé de recourir à l'imposition des centimes extraordinaires.

Toutefois, en signalant ces inconvénients à l'attention spéciale du Gouvernement, et en exprimant le désir que des demandes de ce genre ne soient jamais accueillies qu'avec une sage et scrupuleuse réserve, votre Commission a cru devoir prendre en considération le désir exprimé par les habitants entendus lors de l'enquête faite à Saint-Julien, l'avis du commissaire enquêteur, — l'avis également favorable de la commission syndicale, — celui du géomètre en chef du cadastre, — du directeur des contributions directes, — du conseil général et du préfet; — et tout en recommandant la plus grande réserve pour toutes demandes analogues, elle m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article premier.

La section de Saint-Julien, lavée en jaune au plan annexé à la présente loi, est distraite de la commune de Saint-Cirgues de Jordanne, canton et arrondissement d'Aurillac, département du Cantal, et érigée en commune distincte.

La limite entre les deux communes est fixée conformément au tracé du liseré portant au dit plan les lettres A, B, C, D, E, F.

Art. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

(N° 127.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser la ville d'Alençon à s'imposer extraordinairement, pour acquitter une partie de la subvention promise à l'administration de la guerre,*

PAR M. RASTEAU,

Député de la Charente-Inférieure.

Séance du 29 Mai 1844.

Messieurs,

L'extension du casernement et du dépôt de remontes à Alençon, est, depuis plusieurs années, l'objet des investigations de l'administration de la guerre et du conseil municipal de la dite ville.

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

Divers projets se sont succédé ; mais la nécessité de se contenir dans les limites des facultés financières, a déterminé à se restreindre à la construction d'écuries, pour la contenance de 100 à 125 chevaux, et à des travaux d'appropriation dans les bâtiments existants, pour le logement d'à peu près 500 hommes.

La ville d'Alençon a offert de concourir à la dépense de ces dispositions ainsi arrêtées, pour une somme de 35,000 fr., payable en trois années.

Le Ministère de la guerre, qui, dans le principe, voulait exiger dans une plus grande proportion le concours de la ville à ces travaux, dont la dépense est évaluée de quatre-vingts à cent mille francs, ayant égard à sa situation financière, a consenti à fixer ce concours à la somme de 35,000 fr.

Pour y pourvoir, le conseil municipal a autorisé le maire à faire la demande de l'autorisation de s'imposer extraordinairement, pendant trois années, 10 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour le produit (évalué devoir s'élever annuellement à 12,500 fr.) être spécialement affecté au paiement de ses engagements, jusqu'à concurrence de 35,000 fr.

M. le Ministre de l'intérieur a fait remarquer que, jusqu'ici, la ville d'Alençon a établi, sur ses budgets, la dépense de l'instruction primaire, sans faire usage de la faculté d'y affecter les centimes spéciaux autorisés par la loi, et qu'il y avait lieu d'épuiser cette ressource, avant de recourir à l'imposition extraordinaire, laquelle, par suite, peut être réduite à 7 centimes.

Le conseil d'Etat, consulté, a adopté la même conclusion.

Votre Commission, d'après les documents qui lui ont été soumis, s'est convaincue de l'intérêt direct que la ville d'Alençon trouve dans l'exécution des travaux projetés, et que l'avantage qu'elle doit en retirer justifie pleinement le sacrifice qui en est la condition.

D'un autre côté, l'examen de sa position financière démontre que, malgré les économies dont le budget présente la possibilité, ce serait s'exposer à des embarras, que de ne pas recourir à une imposition extraordinaire qui, réduite à 7 centimes pendant trois ans, ne peut être considérée que de peu d'importance, relativement aux avantages indiqués.

Par ces motifs, votre Commission vous propose, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article unique.

La ville d'Alençon (Orne) est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant trois années, *sept centimes* additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour le produit de cette imposition être appliqué, avec d'autres ressources, au paiement d'une somme de *trente-cinq mille francs*, promise par la ville à l'administration de la guerre, à titre de concours dans les frais d'extension du dépôt de remontes et de la caserne d'infanterie.

(N° 128.)

Chambre des Députés.
SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à autoriser la ville de Cette (Hérault) à contracter un emprunt de 150,000 francs pour reconstruire l'hospice,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

L'administration municipale de la ville de Cette (Hérault) ayant conçu le projet d'établir un nouvel hôpital en remplacement de celui qui existe aujourd'hui, dont les bâtiments sont vieux, insuf-

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

fisants, et dont le sol est utile aux améliorations du port, demanda l'autorisation :

1° D'acquérir un terrain nécessaire à l'emplacement de cet établissement ;

2° De céder à l'Etat, moyennant 200,000 francs, les anciens bâtiments de l'hospice Saint-Charles. Le prix de ces bâtiments devait être affecté au paiement d'une partie de la dépense de construction de l'hôpital projeté, dont la somme était évaluée 320,000 fr., non compris le prix des terrains destinés à son emplacement ;

3° D'emprunter, à partir du 1er janvier 1846, pour dix années, 150,000 francs à l'effet de compléter le paiement de la totalité de la dépense.

Les projets d'acquisition des terrains et de cession des bâtiments de l'hospice Saint-Charles, firent l'objet d'une ordonnance qui fut soumise à l'examen du comité de l'intérieur au conseil d'Etat, lequel émit, le 18 octobre 1843, l'avis qu'il était nécessaire d'exiger un supplément d'instruction avant de donner suite au projet ; mais la promesse de vente, souscrite par le propriétaire des terrains que la ville désirait acquérir, contenant un délai de rigueur qui était sur le point d'expirer, une ordonnance royale du 14 novembre 1843 autorisa la ville à acquérir ces terrains.

Il reste aujourd'hui à statuer sur la demande en autorisation d'emprunter 150,000 fr. et de céder à l'Etat, moyennant 200,000 fr., les bâtiments de l'hospice Saint-Charles.

L'emprunt sollicité serait remboursé en dix années, au moyen des ressources ordinaires de la caisse municipale de Cette.

La situation financière de la ville est telle, que

ses dépenses ordinaires restent chaque année au-dessous de ses recettes de même nature, d'une somme de 44,386 fr. 14 c. *en moyenne*.

L'état du passif dont elle était grevée s'élevait à 81,000 fr., dont 55,000 fr. ont été ou doivent être remboursés en 1843 et 1844, ce qui réduira en 1845 la dette arriérée au chiffre de 26,000 fr. environ, de sorte qu'il sera facile à la ville d'assurer le remboursement de l'emprunt qu'elle sollicite, et d'amortir le surplus de sa dette antérieure, au moyen d'un prélèvement annuel de 15,000 fr. sur ses revenus.

Quant à la cession des bâtiments de l'hospice Saint-Charles, le rapport présenté au Roi par M. le Ministre de l'intérieur, nous fait connaître que le complément d'instruction réclamé par l'avis du comité de l'intérieur en date du 18 octobre 1843, a eu lieu, et que rien ne semble devoir s'opposer à ce que cette cession soit approuvée.

Le nouvel hôpital aura une surface de 15,180 mètres, il contiendra 480 lits, dont 250 au moins pourront être mis à la disposition de l'État pour les dépôts de malades venant de l'Algérie, et l'accroissement de son matériel se fera avec les fonds provenant de la vente des vieux matériaux de l'hospice Saint-Charles, évalués 8,000 fr.

Le conseil d'État, dans sa séance du 4 mai, présent mois, a émis un avis favorable au projet de loi; votre Commission, en reconnaissant l'utilité et l'opportunité, me charge, Messieurs, de vous en proposer l'adoption ainsi formulée.

PROJET DE LOI.

Article unique.

La ville de Cette (Hérault) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent par an, une somme de *cent cinquante mille francs*, destinée, concurremment avec d'autres ressources, à subvenir aux dépenses de construction d'un nouvel hôpital.

Cet emprunt sera remboursé en dix ans, à partir du 1er janvier 1846, au moyen d'un prélèvement annuel de *quinze mille francs*, sur les revenus ordinaires de la caisse municipale.

(N° 129.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de l'Eure à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement pour travaux des routes départementales,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 29 Mai 1844.

Messieurs,

Le tableau synoptique, dressé en 1839, pour évaluer les dépenses d'achèvement des routes départementales classées dans le département de l'Eure,

* Cetie Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

portait ces dépenses à la somme de 4,134,400 fr.

Le conseil général, dans le but de hâter cet achèvement, vota, en 1840, une imposition spéciale de neuf centimes sur les quatre contributions directes pendant dix ans, à partir de 1841, et déclara en affecter exclusivement le produit à l'achèvement des routes départementales ; il demanda, en outre, l'autorisation d'emprunter proportionnellement, au fur et à mesure des besoins, jusqu'à concurrence de 1,300,000 fr.

La délibération du conseil général du 14 avril 1840, porte encore que l'on continuera d'allouer, chaque année, sur les centimes facultatifs, une somme de 30 à 40,000 fr., pour les dépenses dont il s'agit.

Une loi du 29 juillet 1840 a consacré le vote, tant de l'imposition extraordinaire que de l'emprunt ; elle a autorisé le département de l'Eure à emprunter une somme de 1,300,000 fr. pour hâter l'achèvement de ses routes classées, elle l'a également autorisé à s'imposer, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1841, neuf centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit annuel, 408,500 fr., est affecté, tant au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt, qu'aux mêmes travaux des routes.

Les dépenses auxquelles il s'agissait de pourvoir avaient été, dans le rapport de M. l'Ingénieur en chef du département, évaluées à 4,134,400 fr.; le produit de l'imposition extraordinaire ne devant s'élever qu'à la somme de 4,078,681 fr. 15 c., ainsi répartie :

Service des intérêts......	330,705 fr.	75 c.
Amortissement de l'emprunt....................	1,300,000	00
Somme consacrée aux travaux....................	2,447,975	40
Somme égale.....	4,078,681	15

On pouvait donc prévoir une certaine différence dans les ressources; mais le conseil général comptait, ainsi que je l'ai exposé, y pourvoir par des prélèvements annuels sur le produit des centimes facultatifs.

Diverses causes, notamment le renchérissement dn prix de la main-d'œuvre et des travaux, ainsi que les exigences du propriétaires de terrains à occuper, ont dérangé les prévisions faites en 1840, et nécessitent aujourd'hui la création de ressources supplémentaires.

Un rapport présenté au conseil général de l'Eure, dans sa dernière session, par l'ingénieur en chef, établit que les dépenses excèdent les évaluations primitives de plus de 1,400,000 fr.

« Les évaluations de 1839 devaient être d'autant « plus incertaines, dit M. l'Ingénieur en chef, « qu'elles ont dû, en quelque sorte, être improvisées « au moment de la réunion du conseil général, « alors qu'on n'avait pas encore, pour le plus grand « nombre des routes, de points de comparai- « son. »

D'un autre côté, l'accroissement des dépenses d'entretien forçant le conseil général à imputer une partie de ces dépenses sur la deuxième section du budget, il n'est plus possible de faire des prélèvements sur cette section au profit des travaux

neufs, et il en résulte une telle diminution dans les ressources, que le déficit sera d'environ 1 million 710,993 fr.

Le conseil général, dans sa dernière session, s'est occupé de pourvoir à cet accroissement de dépense.

Le département de l'Eure étant déjà grevé de neuf centimes extraordinaires jusqu'à la fin de 1850, le conseil général n'a pas cru qu'il fût possible d'accroître cette charge, mais il a demandé la continuation de cette imposition pendant cinq années, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1855.

Le produit de cette imposition servirait de gage, soit, comme l'a demandé le conseil général, à la prorogation, jusqu'en 1852, du commencement de l'amortissement du premier emprunt de 1 million 300,000 fr., soit, si les règlements de la Caisse des dépôts et consignations s'opposaient à cette combinaison, à un nouvel emprunt de pareille somme de 1 million 300,000 fr., qui serait réalisé à partir de 1847, et dont le remboursement commencerait en 1852.

Le surplus du produit de l'imposition extraordinaire, après prélèvement des sommes nécessaires au service des intérêts et de l'amortissement, serait affecté aux travaux des routes départementales.

En rapprochant le premier vote du conseil général de l'Eure et la loi du 29 juillet 1840 qui l'a sanctionné, de son vote dernier et de la loi qui lui accorderait la prorogation de l'imposition des neuf centimes pendant cinq années, ce qu'il sollicite de vous, on reconnaît, Messieurs, que le département a fait de grands efforts pour améliorer son système de viabilité; et, sans vouloir entrer dans

tous les détails des dépenses qu'il a faites, non plus que dans celles qu'il lui reste à faire, ce rapport doit néanmoins vous faire connaître que, si vous autorisez le nouvel emprunt de 1,300,000 fr. 00 c.

le département aura emprunté, de 1841 à 1855............. 2,600,000 00

Il se sera imposé, pendant ces 15 années, à 9 c............. 6,121,118 15

En 1855 il aura payé pour intérêts.................... 630,515 00

Il aura amorti, en 1855, les 2,600,000 00

Et il aura fait à ses routes des travaux pour 2,890,666 35

Plus, sur la subvention du département jusqu'en 1845, travaux.................. 108,746 15

Il résulte enfin d'un tableau présenté par M. le Préfet de l'Eure, que les sommes qui pourraient être employées aux travaux neufs des routes, sur le produit de l'imposition pendant 15 ans, sont de............... 5,599,412 fr. 52 c.

Et que, comme la construction des routes départementales ne doit occasionner, d'après le tableau produit par M. l'ingénieur en chef, qu'une dépense de................ 5,567,714 94

Il y aura un excédant de recettes de................. 31,697 58

qui pourra être employé aux travaux d'entretien.

Au nombre des considérations qui militent en faveur du projet de loi, doit figurer l'établissement de la ligne de fer de Paris à Rouen qui, traversant

le département de l'Eure dans sa plus grande étenue, est venu apporter une perturbation considérable dans l'aménagement de ses communications; il a fallu, et il faut encore en effet changer certaines directions, modifier et élargir certaines routes; là, comme ailleurs, il faut le reconnaître, la ligne de fer est le fleuve dans lequel viendront se rendre et se confondre toutes les voies de communications.

M. le Ministre des finances, consulté sur le nouvel emprunt et la prorogation de l'imposition, s'exprime en ces termes :

« Il est toujours fâcheux qu'un département s'en-
« gage ainsi à l'avance, et pour plusieurs années,
« dans la voie d'une aggravation de charges; ce-
« pendant, comme la situation des recouvrements
« est satisfaisante dans le département de l'Eure,
« et que les frais de poursuites y sont peu élevés,
« je pense que la prorogation dont il s'agit peut
« être accordée. »

Cette opinion de M. le Ministre des finances qui est aussi celle du conseil d'État, votre Commission la partage; elle a été touchée de cette considération qu'à défaut de l'adoption du projet de loi, tous les travaux commencés dans le département de l'Eure se trouveraient complètement arrêtés en 1845, faute de fonds, puisque ceux provenant du premier emprunt et des dernières annuités de la première imposition auront alors pour toute destination le solde des intérêts et l'amortissement de cet emprunt. Mais, tout en se montrant favorable au projet de loi, votre Commission m'a chargé de consigner dans ce rapport le sentiment d'inquiétude que lui font éprouver, pour l'avenir de plusieurs départements, la facilité et l'entraînement avec lesquels

les intérêts des contribuables se trouvent trop souvent et pour trop longtemps engagés. On dira, sans doute que les routes, la multiplicité des communications font la richesse d'un département : votre Commission reconnaît cette vérité, mais elle pense que le devoir des conseils généraux comme celui d'une Administration éclairée doivent tendre à chercher et à trouver des ressources financières moins dispendieuses que l'emprunt à longue durée qui absorbe à lui seul une partie notable du produit des impositions, et qui éternise, en quelque sorte, les charges des départements.

Votre Commission admet, sans nul doute, que des cas exceptionnels et urgents mettent quelques départements et certaines villes dans la nécessité de recourir au crédit.

Mais en général ce moyen de procurer des fonds aux départements lui paraît trop onéreux; il engage et compromet trop souvent l'avenir; il faut donc que de la règle qu'il est maintenant, il rentre dans la classe des exceptions.

Ces observations, Messieurs, votre Commission a l'honneur de les recommander à votre appréciation et aux méditations du Gouvernement, qui peut à l'avenir en tirer telle utilité qu'il jugera convenable pour éclairer les départements sur la véritable disposition des Chambres; car, à plusieurs reprises déjà, il a été fait aux deux tribunes de justes réclamations qu'il serait temps sans doute de mettre à profit.

Revenant au projet de loi qui concerne le département de l'Eure, votre Commission m'a chargé, Messieurs, de vous proposer son adoption, ainsi formulée :

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de l'Eure est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 29 août 1843, à emprunter à un taux d'intérêt qui n'excédera pas quatre et demi pour cent, une somme qui ne pourra dépasser *un million trois cent mille francs*, et qui sera exclusivement affectée aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence; toutefois, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser celui ci-dessus.

Art. 2.

L'emprunt aura lieu par portions successives qui seront déterminées annuellement, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique. Il sera pourvu au remboursement du capital et au paiement des intérêts au moyen des ressources créées par l'article suivant.

Art. 3.

Le département de l'Eure est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite son conseil général dans la même séance, à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir de 1851, neuf centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté, tant au service de l'amortissement et des intérêts de l'emprunt ci-dessus autorisé, qu'aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

(N° 130.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser la ville de Chartres (Eure-et-Loir), à contracter un emprunt pour l'élévation et la distribution des eaux de l'Eure et pour l'accroissement du casernement,*

PAR M. DE LOYNES,

Député du Loiret.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Une loi du 18 juillet 1838 a autorisé la ville de Chartres (Eure-et Loir) à emprunter une somme de 90,000 fr. pour acquitter : 1° une subvention de

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

80,000 fr. promise par la ville à l'administration de la guerre, pour concourir aux frais d'extension de son casernement;

2° Le prix des terrains destinés à l'emplacement des constructions.

Depuis lors, de nouveaux accroissements ayant été jugés indispensables, la ville a encore offert à l'administration de la guerre de coopérer par la donation des terrains nécessaires à l'exécution de ce projet. Les terrains offerts par la ville consistaient dans l'emplacement de la sacristie actuelle de l'église Saint-Pierre et, dans diverses propriétés dont l'une a déjà été acquise par elle.

La ville ayant pris l'engagement de transférer la sacristie sur un autre point, cet engagement a été consenti par la fabrique; il ne restait plus qu'à acquérir les propriétés des sieurs Allègre et Létang; mais ces propriétaires n'ayant pas voulu accepter les offres faites par la ville, bien qu'elles dépassassent le prix d'estimation, l'administration municipale demandait l'autorisation d'en poursuivre l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il résulte de la jurisprudence adoptée par le conseil d'État, que l'expropriation des terrains sur lesquels on veut élever des bâtiments militaires appartenant à l'État, doit être poursuivie par l'État lui-même. Il a donc été proposé au département de la guerre, au lieu de l'abandon gratuit des deux propriétés dont il s'agit, un supplément de subvention de 32,700 fr., égal à la somme que la ville offrait aux propriétaires qu'il faut déposséder.

M. le Ministre de la guerre a accepté cette nouvelle offre.

La ville doit donc pourvoir aux dépenses suivantes :

1° Nouvelle subvention à l'administration de la guerre. .... 32,700 fr. 00 c.

2° Construction d'une nouvelle sacristie à l'église Saint-Pierre.. .... 10,452 78

Total........ 43,152 fr. 78 c.

Comme elle n'a pas les fonds nécessaires pour acquitter les dépenses qui résultent des engagements pris envers l'Etat, elle a demandé, par délibération municipale du 19 mars 1843, à porter à 140,000 fr. l'emprunt de 90,000 fr. antérieurement autorisé pour l'extension du casernement.

La loi du 18 juillet 1838 ayant déjà statué sur l'emprunt de 90,000 francs, il ne s'agit plus que d'autoriser un emprunt supplémentaire qui paraît pouvoir être réduit à la somme de 43,000 fr.

Dans l'hypothèse d'un emprunt de 50,000 fr., les termes du remboursement, combinés avec ceux de l'emprunt antérieur de 90,000 fr., grèveraient la ville pendant dix ans, savoir :

De 1845 à 1850..... 10,000 fr. par an.
De 1851 à 1854..... 20,000 fr.

A cette époque la libération de la ville serait complète, ainsi qu'il est expliqué dans la délibération du 19 mars 1843. Si l'on rapproche ces charges du passif antérieur de la ville et de celui qui résultera de l'emprunt de 240,000 fr. sollicité en ce moment pour l'établissement de machines hydrauliques, on reconnaîtra que dans les treize an-

nées de 1844 à 1856 inclusivement, la ville aura à rembourser, en capital et intérêts, un total de 715,392 fr. 50 c., et que l'excédant de ses recettes ordinaires sur les dépenses de même nature, qui est de 63,000 fr. en moyenne, lui donnera, dans la même période, une somme de 819,000 fr., laquelle, déduction faite des 715,392 fr. 50 c. à rembourser, laissera encore un restant libre de 103 mille 607 fr. 50 c., soit 7,969 fr. environ par année, qui pourront être affectés aux dépenses extraordinaires de chacun des exercices futurs.

Le remboursement des différents emprunts dont la ville sera grevée est donc assuré, et votre Commission pense que l'emprunt qu'elle sollicite, et qui serait réduit ici à 45,000 fr., peut, en conséquence, être autorisé.

De plus, la ville de Chartres manquant, dans la partie la plus élevée, d'eaux salubres et suffisantes, a conçu le projet d'y faire parvenir les eaux de l'Eure, au moyen de machines et de conduits de distribution. Les plans et les devis de ce projet, dont la dépense était évaluée dans le principe à 300,000 francs, ont été soumis à l'examen du conseil royal des ponts-et-chaussées, et ont reçu l'approbation de M. le Ministre de l'intérieur.

Depuis, la baisse considérable qui s'est fait sentir sur les fers, les fontes et les machines, a permis à la ville d'obtenir de l'auteur du projet une réduction sur le prix de son entreprise, et un traité est intervenu entre lui et l'administration municipale, d'après lequel, moyennant le prix de 240,000 fr., l'entrepreneur est chargé à forfait de tous les travaux de construction nécessaires pour amener dans la partie haute de la ville une quantité de 260

mètres cubes d'eau filtrée par vingt-quatre heures.

Mais, ainsi que vous l'avez vu plus haut, la ville, grevée de dettes antérieures qui ne seront complètement amorties qu'en 1851, ne peut subvenir aux dépenses de son projet qu'au moyen d'un emprunt.

Elle a, en conséquence, sollicité, par une délibération de son conseil municipal en date du 7 décembre dernier, l'autorisation d'emprunter en 1845 une somme de 240,000 fr.; remboursable en douze années par des paiements dont elle indique la quantité pour chaque année.

A l'occasion de cette demande d'emprunt, votre Commission s'est également assurée que l'excédant des recettes ordinaires de la ville, sur les dépenses de même nature, d'après les comptes des trois derniers exercices, s'élève en moyenne à 63,000 fr.; en prélevant sur cette somme 20,000 fr. environ, pour faire face aux dépenses extraordinaires que ramène chaque exercice, il restera 43,000 fr. disponibles, qui suffiront pour amortir l'ancienne et la nouvelle dette de la ville, dont les termes sont combinés de manière à n'offrir aucun inconvénient.

Quant aux frais annuels (10,000 francs) que réclameront l'entretien et l'alimentation de la machine destinée à l'élévation des eaux, la ville indique qu'elle y subviendra avec ceux des fonds de son budget que rendra libres l'imposition des centimes spéciaux que les lois des 28 juin 1833 et 21 mai 1836, lui permettent de s'imposer, pour faire face aux dépenses de l'instruction primaire et des chemins vicinaux.

Rien ne semble donc devoir s'opposer à ce que ce projet de la ville, qui d'ailleurs réunit les sympa-

thies de tous les habitants, et qui a reçu un avis favorable du conseil d'Etat, soit autorisé.

Votre Commission me charge donc, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet de loi, ainsi conçu :

PROJET DE LOI.

Article unique.

La ville de Chartres (Eure-et-Loir) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra excéder quatre et demi pour cent par an :

1° Une somme de *deux cent quarante mille francs* destinée à payer les frais d'élévation et de distribution des eaux de la rivière d'Eure dans la partie la plus élevée de la ville ;

2° Une somme de *quarante-trois mille francs* destinée à compléter, avec celle de quatre-vingt-dix mille francs dont l'emprunt a été autorisé par la loi du 18 juillet 1838, les moyens de réaliser les offres de concours faites par la ville à l'administration de la guerre, dans les dépenses d'agrandissement des casernes de cavalerie.

Ces emprunts seront remboursés en douze ans, sur les ressources ordinaires de la ville, aux époques et dans les proportions indiquées dans les délibérations du conseil municipal, en date des 7 décembre 1843 et 19 mars 1844.

(N° 131.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département du Tarn à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement,*

PAR M. ANDRÉ KOECHLIN,

Député du Haut-Rhin.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Par diverses lois le département du Tarn a été autorisé,

en 1836, à s'imposer extraordinairement pendant sept ans, à partir du 1er janvier 1837, 12 centimes.

en 1838, à contracter un emprunt de 1,500,000 f., et à proroger de huit années, jusqu'au 31 déc. 1851, l'imposition des 12 cent.

* Cette Commission était composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

A cette dernière époque il avait été dit que, déduction faite des allocations portées au budget de 1838, l'achèvement des 28 routes classées n'exigeait plus qu'une dépense de 2,845,000 fr., à laquelle il serait largement pourvu, ainsi qu'au remboursement de l'emprunt, par le produit de l'imposition demandée, et qu'ainsi, fin 1844, le département devait être en jouissance de toutes ses voies de communication d'une étendue de 1,000 kilomètres, y compris les routes royales. Le résultat a si peu confirmé les prévisions, que, par le projet de loi dont vous avez à vous occuper, on demande l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 726,000 fr., et de prolonger de sept nouvelles années, jusqu'en 1858, la perception des 12 cent. extraordinaires.

Les documents qui accompagnent le projet de loi établissent que les 28 routes départementales classées ont un développement de 802,520 mètres, et que dès fin 1844, 636,336 mètres se trouveraient à l'état d'entretien ; que pour terminer entièrement les routes, il faudrait encore dépenser :

526,585 fr.	25 c.	sur les routes en cours d'exécution ;
488,378	98	sur celles à ouvrir ;
258,179	82	pour ouvrages d'art et parties à réparer ;
180,000	00	valeurs non encore liquidées de terrains ;
182,990	40	pour frais divers, salaires, indemnités aux ingénieurs et éventualités ;
1,636,134	47	dont à déduire les bonis sur les budgets antérieurs ;

1,636,134 fr.	47 c.	*Report.*
34,598	27	pour arriver au chiffre définitif de :
1,601,536	20	

Dans le rapport de l'ingénieur en chef on lit :

« En voyant, dans ces dernières années, le mouvement rapide imprimé sur tous les points, et les dépenses qui devaient résulter d'une plus grande amplitude de lignes *concédées aux exigences locales*, je prévoyais avec une vive sollicitude l'époque prochaine où les sommes disponibles se trouveraient épuisées, quand il resterait encore beaucoup à faire pour parvenir au but, objet constant de l'Administration. »

On ne saurait, Messieurs, blâmer trop sévèrement la légèreté avec laquelle les représentants du département du Tarn ont agi dans le classement des routes, dans l'appréciation de la dépense et dans les combinaisons financières.

En définitive, et si les prévisions actuelles ne sont pas dépassées, les travaux seront terminés en 1858, c'est-à dire 22 années après le classement des routes, quoique les 12 centimes auront rapporté annuellement 3,000 fr. de plus que l'estimation, et qu'il y aura eu 50,000 fr. d'économie sur les intérêts de l'emprunt de 1,500,000 fr., contracté à 4 et demi, tandis qu'ils avaient été estimés à 5 p. 100.

Ces travaux auront coûté 4,647,000 francs, et causé le paiement de 660,000 francs pour intérêts.

Tandis que des investigations plus sérieuses auraient permis au département du Tarn d'accomplir l'œuvre par la seule voie de l'impôt, jusqu'en 1858,

en prélevant 10 centimes 6 dixièmes seulement, ou jusqu'au 30 juin 1855, par l'impôt des 12 centimes; et ainsi, dans le premier cas, il y aurait eu allégement de charges pour les contribuables; dans le second, cessation de ces charges dès le milieu de l'année 1855, et dans les deux, absence de nécessité des emprunts; en un mot, 660,000 fr. d'économie des intérêts payés, et qui, à eux seuls, se montent à un chiffre presque égal à celui du second emprunt qu'on veut contracter.

Cette situation désastreuse n'est pas la seule en France; d'autres départements encore méritent les mêmes blâmes, et vous ne sauriez, Messieurs, trop vous hâter de porter un remède au mal qui, d'exceptionnel qu'il a été, tend à devenir la règle de conduite des conseils électifs.

Quoi qu'il en soit, il existe, pour le département du Tarn, une nécessité absolue, d'un côté de rembourser l'emprunt de 1,500,000 fr., et, de l'autre, d'achever de certains travaux en cours d'exécution.

Toutefois, comme le nouvel emprunt sera remboursé en 1856, qu'ainsi les 277,000 fr. produit des 12 c. à prélever en 1857, resteront libres, que, parmi les travaux qui restent à exécuter encore, on fait figurer pour 488,378 fr 98 c. la dépense occasionnée par les routes à ouvrir, que la proportion des frais de poursuite excède la moyenne dans le département du Tarn, imposé d'ailleurs au cinquième du revenu;

Votre Commission vous propose de réduire d'une année la faculté de prélèvement de l'impôt des 12 c., et elle m'a, en conséquence, chargé de pré-

senter à votre adoption le projet de loi *amendé* dont la teneur suit :

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Article premier.	Article premier.
Le département du Tarn est autorisé, sur la demande de son conseil général, dans sa séance du 26 août 1843, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme qui ne pourra excéder sept cent vingt-six mille francs et qui sera exclusivement consacrée aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.	Comme au projet.
L'emprunt aura lieu avec concurrence et publicité. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter	

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

directement avec la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Les intérêts qui seront dus jusques et y compris l'année 1851, seront soldés, soit sur les ressources ordinaires du département (deuxième section du budget), soit sur le produit de l'imposition extraordinaire autorisée par la loi du 4 avril 1838.

A partir de 1852, le service des intérêts et l'amortissement de l'emprunt, se feront au moyen des ressources ci-après indiquées.

Art. 2.

Le département du Tarn est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa séance du 26 août 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant six années, à partir du premier janvier 1852, douze centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté, jusqu'à due concurrence, au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt ci-dessus autorisé, et, pour le sur-

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 2.

Le département du Tarn est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 26 août 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant *cinq* années, à partir (la suite comme au projet.)

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

plus, aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

Art. 3.

Les époques de réalisation de l'emprunt, l'emploi des fonds de l'emprunt, et celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 3.

Comme au projet.

(N° 132.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de la Gironde à s'imposer extraordinairement pour travaux de routes départementales,*

PAR M. ANDRÉ KOECHLIN,

Député du Haut-Rhin.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Les routes classées dans le département de la Gironde sont au nombre de dix-neuf, et présentent un développement de 569,838 mètres.

Il a dû être pourvu à l'exécution des travaux par

* Cette Commission était composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

les voies et moyens créés par les lois des 6 juin 1838, 6 août 1839 et 11 juin 1842, qui autorisaient ce département,

en 1838, à s'imposer extraordinairement pendant six ans 1 1/2 cent. additionnel au principal des quatre contributions directes;

en 1839, à porter à 4 centimes l'impôt extraordinaire, à le percevoir jusqu'à la fin de 1845, et à contracter un emprunt d'une somme de 1,400,000 fr.;

en 1842, à proroger pendant l'année 1846 l'imposition extraordinaire de 4 centimes.

Toutefois, là comme ailleurs, le conseil électif départemental a agi avec légèreté, avec précipitation, et si, d'un côté, ses prévisions de dépense ont été dépassées, il avait, de l'autre, omis de comprendre dans l'appréciation des charges plusieurs motifs d'augmentation, tels que les intérêts du capital à emprunter, les indemnités à accorder aux ingénieurs, etc., etc.

Il est convenable de dire cependant qu'au lieu d'user jusqu'à sa limite de la faculté d'emprunter 1,400,000 francs conférée par la loi de 1839, 401,438 fr. seulement ont été demandés au crédit, et qu'ainsi, tout en épargnant au contribuable un service onéreux d'intérêts, on a maintenu les travaux dans les limites raisonnables.

Pour terminer ses routes classées et faire disparaître des rampes anormales, le conseil général de la Gironde a donc demandé la prorogation, pendant les années 1847, 1848 et 1849, de l'imposition de 4 cent. créée par la loi de 1839; moyennant cette ressource il espère pourvoir à toutes les éventualités

de dépenses pour travaux et remboursements d'emprunts.

Comme l'achèvement des routes est un besoin vivement senti dans le département de la Gironde, qu'il n'est grevé que de 7 1/2 cent., y compris les 4 sur la prorogation desquels vous êtes appelés à statuer, et que le rapport de l'impôt foncier au revenu territorial n'est que de 1/7e, votre Commission m'a chargé, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet de loi dont la teneur suit.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Conformément à la demande qu'en a faite le conseil général de la Gironde, dans sa séance du 2 septembre 1843, l'imposition extraordinaire de quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, autorisée par les lois du 6 août 1839 et du 11 juin 1842, jusqu'au 31 décembre 1846, continuera d'être perçue avec la même destination pendant les années 1847, 1848 et 1849.

Aucune portion de l'emprunt de 1,400,000 fr. autorisé par la loi du 6 août 1839, ne pourra être contractée qu'en vertu d'ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 133.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner la proposition de MM. Berville et Vivien sur les veuves et les enfants des auteurs dramatiques,*

PAR M. LIADIÈRES,

Député des Basses-Pyrénées.

Séance du 29 Mai 1844.

MESSIEURS,

Depuis qu'une décision du conseil d'État, dont nous sommes loin de contester l'équité rigoureuse, a deshérité l'art dramatique des avantages du décret impérial de 1810, les hommes de lettres et un

* Cette Commission était composée de MM. de Labaume, Liadières, Monier de la Sizeranne, Demesmay, Denis, Lavalette, de Carné, Dalloz, Vieillard.

grand nombre d'hommes politiques se préoccupaient vivement de la nécessité de soumettre les droits de tous les auteurs à une règle commune et de réparer ce que M. Berville a appelé, avec autant d'esprit que de raison, une distraction de la loi. Chaque jour, en effet, le mal devenait plus grave; chaque jour venait ajouter des infortunes nouvelles à celles qu'avait déjà faites l'oubli du législateur. On se demandait avec douleur comment dix années avaient déjà passé sur certaines œuvres si pleines encore de fraîcheur et de jeunesse; comment des veuves et des orphelins encore enfants se trouvaient dépouillés d'un droit qui profitait aux entreprises théâtrales sans profiter au public. Les œuvres de Picard, d'Andrieux, de Boyeldieu, d'Hérold, nos amis, nos contemporains d'hier étaient déjà frappées de prescription ou sur le point de l'être. Il devenait urgent de porter remède au mal que nous signalons. La Chambre s'était récemment émue des plaintes que la commission des auteurs dramatiques avait fait entendre, au nom de quelques familles menacées; chacun de nous cherchait à leur venir en aide. Ce que nous cherchions, nos honorables collègues, MM. Berville et Vivien l'ont trouvé. L'initiative parlementaire leur a permis de formuler la pensée commune dans une proposition qu'ils viennent de soumettre à la sanction législative.

En présence de l'adhésion unanime qui a accueilli la proposition de MM. Berville et Vivien, la Commission chargée de son examen a compris qu'elle devait répondre à leur attente et à celle de la Chambre par l'activité de ses travaux. Il est des circonstances où le bien, pour être efficace, a besoin de se faire vite. La Commission n'en a pas

moins examiné la question au fond, et discuté quelques observations consciencieuses qui se sont élevées dans son sein.

Est-ce bien, a dit un de nous, est-ce bien par distraction ou par oubli que le législateur de 1810 n'a pas fait participer les auteurs dramatiques au bénéfice du décret impérial du 5 février? N'a-t-il pas agi avec intention et fait sciemment ce qu'on lui reproche d'avoir oublié? Les auteurs dramatiques jouissent seuls d'un double droit, le droit commun à tous de publier leurs œuvres, et celui qu'ils prélèvent sur les représentations théâtrales. N'a-t-il pas été juste alors, pour que la balance ne fût pas trop inégale entre les divers genres littéraires, de réduire à dix ans la durée de cette dernière jouissance? Telle est l'objection qui s'est produite. Elle a été combattue par des raisons auxquelles s'est loyalement rendu celui d'entre nous qui l'avait soulevée.

D'abord, a-t-il été répondu, le décret de 1810, n'ayant pour but que de réglementer la librairie, ne pouvait pas s'occuper de la représentation des pièces de théâtre. Le législateur n'a donc pas eu d'arrière-pensée.

Qu'on se garde bien ensuite, à la faveur de quelques brillantes exceptions, de se laisser éblouir par les chances heureuses de la carrière dramatique! Si elle offre un double avantage, n'a-t-elle pas aussi un double danger? N'exige-t-on pas des auteurs qui travaillent pour le théâtre des qualités dont on dispense les autres écrivains? Publiez un livre; mettez-y du style, de l'esprit, de la raison, et, les journaux aidant, votre succès est assuré. Au théâtre, ces mérites ne suffisent pas. *Le Méchant*

les possède à un degré supérieur, et *le Méchant* n'a jamais pu se soutenir sur la scène. Que l'action languisse un moment, qu'un caractère manque d'unité, qu'une expression hasardée blesse l'oreille, et les dispositions les plus bienveillantes se changent presque aussitôt en manifestations hostiles! Le public isolé qui lit diffère essentiellement du public assemblé qui écoute. L'un est patient et calme; l'autre est susceptible et emporté. Mesurons la récompense aux difficultés de la victoire. Ce public, d'ailleurs, sur lequel on se fait scrupule de prélever, après la mort d'un auteur, une rétribution de vingt ans pour sa famille, frappe, par ses arrêts, non-seulement les bénéfices de la représentation, mais les produits mêmes de l'impression; car une pièce de théâtre qu'on ne joue pas ou qu'on ne joue plus, ne trouve ni imprimeur pour la publier, ni libraire pour la vendre, ni acheteur pour la lire. Si donc quelquefois la rémunération est plus forte, n'oublions pas que les épreuves sont plus périlleuses; et lorsqu'on prélève sur les produits de chaque théâtre un dixième de la recette pour les pauvres, songeons que la plupart des auteurs qui concourent à cette charité municipale ont une existence plus que modeste, et laissons aux familles de ceux dont les pièces vivent encore après leur mort une faible part des bienfaits qu'ils répandent et des aumônes qu'ils font.

Ne perdons pas de vue, en effet, Messieurs, qu'il ne s'agit pas ici de venir en aide à ces œuvres de spéculation qui enrichissent le présent, sans aucun souci de l'avenir, à cette marchandise dramatique trop commune de nos jours, et qu'on livre à échéance fixe, enfin à ces innovations prétendues

qui retrogradaient vers l'enfance de l'art, et dont le dédain public a déjà fait justice : tout cela n'a pas la prétention ou la force de vivre; la proposition de nos collègues ne saurait s'en préoccuper. Cette proposition, Messieurs, ne s'adresse qu'à ce qui a chance de durée, qu'aux créations que le temps protége, parce qu'elles ont été faites avec lui. Or, ces nobles œuvres qui honorent un pays restent souvent stériles pour leurs auteurs. La postérité seule est juste envers elles. Pour ne citer que deux exemples célèbres, Molière et Racine sont morts sans avoir assisté à la réhabilitation glorieuse et féconde du *Misanthrope* et d'*Athalie*. Les succès lucratifs, lors même qu'ils ne se font pas attendre, ne dédommagent presque jamais ceux qui en jouissent, du temps et des efforts qu'ils ont mis à les obtenir. C'est ainsi que, de nos jours, l'homme de génie qui lutta presque seul contre le torrent du mauvais goût, le grand poète dramatique, qui fut en même temps un grand citoyen, Casimir Delavigne succombe sans fortune, même après les triomphes productifs des *Vêpres siciliennes*, de l'*Ecole des Vieillards*, de *Louis XI* et de tant d'autres chefs-d'œuvre. C'est que, je le répète, les ouvrages qui vivent sont le résultat de la méditation et du temps, qu'il faut quelquefois plusieurs années pour en créer un seul, que, pendant les luttes laborieuses du génie contre les difficultés de l'art, on escompte presque toujours d'avance les bénéfices d'un succès toujours incertain. Étendrons-nous au fils encore enfant de Casimir Delavigne, étendrons-nous aux enfants des auteurs qui, comme lui, ont, pendant vingt-cinq ans, enrichi le théâtre, sans s'enrichir eux-mêmes, les avantages de vingt ans de participation au produit

de la représentation de leurs œuvres? C'est ce que MM. Berville et Vivien vous demandent; c'est ce que votre Commission unanime vous demande avec eux.

Et remarquez, Messieurs, que l'intérêt public n'est nullement engagé dans la question. Que veulent MM. Berville et Vivien? Etablir une répartition plus équitable entre les droits des entreprises théâtrales et ceux des auteurs dramatiques; mettre, dans leurs rapports d'intérêt avec ces derniers, les directeurs de théâtre et les libraires sur un pied d'égalité parfaite. La librairie peut invoquer du moins l'intérêt général, en faveur de son industrie, puisqu'elle répand, à bas prix, les ouvrages remarquables qu'une prescription de vingt ans a fait entrer dans le domaine public; mais les théâtres n'ont pas les mêmes raisons à alléguer : la rétribution qu'on prélève à la porte ne varie pas au gré des pièces qu'ils représentent. Le public (et il est loin de s'en plaindre) paie pour voir Corneille ou Molière autant que pour assister aux excentricités du drame moderne; mais ce que le spectateur gagne en plaisir, le théâtre le gagne en argent. L'intérêt général ne saurait donc être opposé à la mesure qui vous est soumise. L'intérêt des directeurs de théâtres pourrait seul y mettre obstacle. Cette considération n'est pas de nature à vous arrêter.

Soyons justes, au reste : les principaux théâtres de Paris usent, avec un loyal désintéressement, du droit rigoureux qu'ils tiennent du décret de 1810 et de la décision du conseil d'État; mais cette garantie, qui ne s'étend pas au-delà des murs de la capitale, ne saurait suffire. Les administrations

se renouvellent ; l'existence de la veuve et des enfants d'un auteur dramatique ne peut être abandonnée à la générosité changeante d'un directeur de spectacle. Opposons, en conséquence, à l'intérêt personnel ou au caprice, la barrière d'une consécration légale.

Un des membres de la Commission aurait voulu étendre à tous les héritiers du sang, ascendants ou descendants, le bénéfice de la proposition qui vous est faite ; mais nous serions sortis par là des limites du décret impérial de 1810. Autorisées par cet exemple, d'autres innovations auraient pu se produire dans le sein de la Chambre, et nous éloigner du but que nous voulons atteindre. La Commission se borne à exprimer le vœu qu'un projet de loi, ouvrant un champ plus vaste aux prétentions de tous, ne tarde pas à faire reposer la propriété littéraire sur des bases plus larges, et sur des principes plus équitablement rémunérateurs.

En attendant, hâtons-nous, Messieurs : encore quatre mois, et les droits de la famille de Boyeldieu tomberont sous les coups de la prescription décennale. Couvrons-la de l'égide de la loi pendant qu'il en est temps encore. Les souvenirs illustres qui entourent un tel nom expliquent l'urgence de la résolution qui vous est demandée.

L'article 40 du décret de 1810 autorise les auteurs d'écrits imprimés à céder leurs droits à des tiers. Les hommes qui s'occupent des travaux de l'esprit n'ont pas toujours l'aptitude nécessaire à la surveillance de leurs intérêts. Or, ce qui est vrai de la publication d'un volume, l'est bien plus encore de la représentation des pièces de théâtre. La Commission unanime propose, en conséquence,

à la Chambre, l'adoption de la proposition de MM. Vivien et Berville, rédigée dans les termes suivants, qui expliquent mieux la pensée commune sur les droits que nous entendons conférer aux veuves et aux enfants des auteurs dramatiques.

PROPOSITION.

Les veuves et les enfants des auteurs d'ouvrages dramatiques auront, à l'avenir, le droit d'en autoriser la représentation, et d'en conférer la jouissance, pendant vingt ans, conformément aux dispositions des articles 39 et 40 du décret impérial du 5 février 1810.

(Nº 154.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon,*

PAR M. DE LA TOURNELLE,

Député de l'Ain.

Séance du 31 Mai 1844.

Messieurs,

La grande voie de fer qui, partant de Paris dans des directions opposées, doit relier l'Océan à la Méditerranée, le Hâvre, Boulogne, Calais, Dunkerque et la frontière du Nord au grand port de Marseille, rapprocher et presque réunir Paris et Lyon,

* Cette Commission est composée de MM. de Lamartine, Ducos, Terme, Meynard, de La Tournelle, le vicomte Decazes, Schutzemberger, Véjux, Lebobe.

nos deux grands centres de population et de force, nos deux puissants foyers d'activité et d'industrie, exciter ainsi et précipiter encore cet immense et double courant de voyageurs et de marchandises qui va sans repos du midi au nord et du nord au midi, vivifiant le territoire et distribuant la richesse, a toujours, plus qu'aucun autre, fixé l'attention empressée du Gouvernement, des Chambres et du pays.

Ligne commerciale, politique et militaire à la fois, soit qu'elle nous assure le transit de l'Orient et du Nord, soit qu'elle rapproche Paris, c'est-à-dire le Gouvernement, de deux frontières, de deux mers et de la France d'Afrique, soit qu'elle mette en communication rapide et sûre les deux boulevarts de la défense nationale, toutes les considérations, tous les intérêts commandent qu'elle soit exécutée avec ensemble et promptitude.

Déjà elle est ouverte à la circulation entre Paris et Rouen : elle va arriver au Hâvre. Dans une autre direction, les travaux se poursuivent avec vivacité vers la frontière du Nord et la Manche. A l'extrémité opposée, Avignon sera bientôt unie à Marseille, plutôt encore au port de Cette par Nîmes et Montpellier.

Il était temps que la puissance publique s'occupât fermement de la partie centrale de cette grande ligne au cœur du royaume, au milieu de riches populations, entre les deux villes capitales qui résument le mieux la grandeur et l'activité nationales.

A la vérité, dès 1842, il a été pourvu à l'exécution, entre Dijon et Châlon, d'un tronçon de cette ligne commun à celle de la Méditerranée à Mulhouse; mais c'est un point isolé sans importance

propre, une pierre d'attente, une promesse d'avenir plutôt qu'une satisfaction réelle et actuelle.

Le Gouvernement, répondant à l'attente publique, a saisi enfin la Chambre d'un projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon. C'est le titre même qui lui est donné par l'exposé des motifs ; mais ce projet ne dispose en réalité que pour l'exécution de la partie du chemin comprise entre Paris et Dijon, à laquelle il affecte une somme de 50 millions. A Dijon, un raccordement s'opèrerait avec le tronçon en cours d'exécution, pour former une ligne continue jusqu'à Châlon-sur-Saône, où elle s'arrêterait pour un temps indéterminé à 132 kilomètres de Lyon.

Dans le système du projet de loi, la circulation en voyageurs et marchandises que la voie de fer aurait portée en quelques heures à Châlon, devrait compter avec certitude en tout temps sur la voie fluviale pour poursuivre sa course et franchir l'espace entre Châlon et Lyon.

Cette limite du projet et ses conséquences de toute nature ont été le premier objet de l'examen de la Commission que vous avez instituée. Elle a jugé qu'il était de son devoir, avant même de donner son attention aux questions si graves et cependant secondaires des tracés, de mesurer l'étendue de la ligne par son importance, et d'en déterminer le point d'arrivée et la limite naturelle, en considération des besoins à satisfaire et des nécessités publiques constatées.

Dans l'opinion de tout le monde, les rails-ways ont surtout pour but d'imprimer plus d'activité aux relations et aux affaires par des communications rapides, sûres et à bon marché. Ils recher-

chent naturellement les populations agglomérées, les centres de production et d'industrie. Ils ont été inventés pour relier des villes comme Rouen, Paris, Lyon et Marseille.

Il faudrait donc, pour que la voie fluviale de la Saône pût suppléer le rail-way interrompu, que son cours tranquille assurât à la circulation générale des transports faciles, continus, rapides, même à la remonte, qui permissent d'affecter les ressources de l'État à des contrées moins heureuses, avant d'établir sur ce point une voie de fer à côté de la rivière.

Or, il a suffi à la Commission de se rendre un compte exact des faits et des chances de cette navigation, pour reconnaître que la voie de fer ne pourrait être arrêtée à Châlon, sans qu'il en résultât une perturbation dans les habitudes, et peut-être un danger autant qu'un bienfait pour les intérêts qu'on veut servir.

En effet, trois causes menacent en toutes saisons et interrompent tous les ans la navigation de la Saône : les sécheresses de l'été, les inondations du printemps et de l'automne, les glaces de l'hiver.

D'importants travaux exécutés dans son lit ont prolongé la durée de la navigation d'été sans l'assurer, et d'ailleurs les basses eaux, avant de l'interrompre tout-à-fait, demandent des bateaux plats, peu chargés, à machines légères et sans force, dont la marche incertaine n'offre plus, à raison de sa lenteur, qu'une communication évidemment insuffisante.

D'un autre côté, les pluies équinoxiales, tous les ans, élèvent les eaux à des hauteurs qui rendent le passage des ponts impossible ou dangereux, et qui, effaçant toute trace de lit dans des débordements

immenses, exposent le navigateur trompé à des hasards que la prudence défend de braver.

Enfin, la rivière, au cours tranquille et doux, subit l'influence des gelées et se prend presque tous les hivers.

L'interruption de tous transports sur la Saône, sous l'influence de ces trois causes, ne peut être évaluée à moins de 40 à 50 jours, en moyenne, par année.

Supposez maintenant la voie de fer établie de Paris à Châlon. Elle a multiplié la circulation et supprimé la concurrence. Chaque jour, plusieurs fois par jour, elle apporte à Châlon un courant de voyageurs impatients. S'ils trouvent la navigation interrompue et les bateaux amarrés au rivage, quel moyen d'écoulement offrir à ce flot successif et continu, qui arrive du Nord et de l'Est, se dirigeant sur le Midi, tandis que le courant contraire, par les mêmes causes, est arrêté à Lyon au milieu des mêmes embarras ?

Ne comptons pas sur les communications ordinaires de terre. Toute concurrence aura disparu pour la Saône comme pour le rail-way. Si aujourd'hui quelques voitures de messageries desservent encore la route parallèle à la rivière, insuffisantes pour les temps de chômage et presque vides durant les jours de libre navigation, c'est que, partant de Paris ou d'autres points éloignés, elles trouvent dans le parcours antérieur des bénéfices qui les soutiennent. Privées par le rail-way de ce moyen d'alimentation, elles cesseront un service devenu ruineux, et porteront ailleurs leur industrie. Déjà, dans l'état actuel des choses moins défavorable, elles essayent les routes intérieures de la Bresse

pour s'éloigner de la rivière. Elles l'auront probablement abandonnée avant d'y avoir été contraintes par le chemin de fer.

La perspective d'une telle situation est par elle-même exclusive de toute hésitation. Il ne s'agit plus, en effet, de convenance et d'utilité. C'est une question de nécessité qui est posée et résolue.

Mais des considérations d'une autre nature, quoique moins impérieuses, motiveraient seules le prolongement.

La navigation à vapeur sur la Saône est forcément interrompue la nuit. Même durant le jour, elle présente des dangers lorsque les brouillards sont épais. Il en résulte que les voyageurs partis de Paris le matin et arrivés le soir à Châlon par le chemin de fer, seraient obligés de coucher dans cette ville pour ne repartir que le lendemain par les bâteaux à 5, 6, 7 ou 8 heures, suivant la saison, et n'arriver à Lyon qu'à midi en été et 3 heures en hiver, après un voyage de deux jours. Or, aujourd'hui, le trajet de Paris à Lyon par les malles-postes se fait en un jour et deux nuits. On part à 6 heures du soir et on est arrivé le surlendemain à 4 ou 5 heures du matin. Par les messageries du Bourbonnais communiquant avec le chemin de fer d'Orléans, le voyage se fait en deux jours et une nuit. Il se fera plus rapidement lorsque, conformément aux propositions nouvelles du Gouvernement, le rail-way de Bourges sera continué jusqu'à Nevers.

Ainsi, les voyageurs pressés par les affaires auraient intérêt, après l'établissement du rail-way de Paris à Châlon, à préférer la malle pour se rendre

à Lyon, et même le gros des voyageurs, le chemin de fer de Nevers terminé, gagnerait peut-être encore à prendre les messageries du Bourbonnais de préférence au rail-way de Bourgogne.

D'un autre côté, le commerce, restant soumis aux frais onéreux et à toutes les chances d'un transbordement après les lenteurs de la navigation à la remonte, serait en grande partie privé de ces avantages précieux des transports par les voies de fer, rapidité, sûreté, économie, qui, en multipliant les transactions, en abaissant et en nivelant les prix, doivent tendre au bien-être des masses par la plus grande activité sociale.

Ce ne serait pas, en vérité, la peine de dépenser 100 millions à travers la Bourgogne pour arriver à de tels résultats, et il ne serait pas permis d'appeler chemin de fer de Lyon un rail-way interrompu à 132 kilomètres de cette ville, à qui il n'apporterait que des avantages contestables et vivement contestés.

Une pétition, couverte de plusieurs milliers de signatures, et adressée à la Chambre, qui nous l'a renvoyée, témoigne, à cet égard, des sentiments de tout le commerce et de la population lyonnaise tout entière. L'émotion dont elle est empreinte, si peu motivée qu'on la suppose en ce qui concerne l'avenir, n'en révèle pas moins des besoins à satisfaire dans le présent, et une anxiété à calmer sans retard. C'est la seconde ville du royaume qui réclame, au nom des plus grands intérêts de l'industrie française, une satisfaction légitimement accordée à des intérêts moins importants; elle a droit à toute la sollicitude de l'État.

Les considérations particulières à la concession

et à l'exploitation du rail-way se réunissent ici aux considérations politiques et commerciales pour recommander la même conclusion.

Il est facile de comprendre que, si les populations restaient émues et incertaines sous la menace d'une concurrence, l'inquiétude, contagieuse de sa nature, se communiquerait inévitablement aux capitaux spéculateurs qui sollicitent aujourd'hui la jouissance du chemin sous une forme ou sous une autre, et que l'Etat aurait peut-être à les retenir par des concessions devenues nécessaires par sa faute.

A un autre point de vue, le même esprit de prévoyance conseille l'extension de la ligne.

Son interruption, même provisoire, à Châlon, aurait pour conséquence forcée, là comme à l'extrémité de toute grande ligne, la création d'établissements dispendieux, en entrepôts, magasins, ateliers, qui ne serviraient qu'à des besoins temporaires, puisqu'après le prolongement de la voie, des établissements de même nature devraient, de toute évidence, être créés à Lyon, au centre d'une activité plus grande, pour satisfaire à des nécessités permanentes et plus impérieuses.

Il y a toujours intérêt public à prévenir les dépenses inutiles et à permettre le meilleur emploi des capitaux industriels.

Il y a un intérêt plus grand à ne pas diviser le chemin de Paris à Lyon en deux tronçons, livrés à deux exploitations distinctes et peut-être rivales, se rencontrant dans une gare commune à Châlon et se suivant au milieu des embarras et des hasards du libre parcours, pour se retrouver encore dans la gare de Lyon.

Une ligne unique, ayant pour extrémités Paris et Lyon, une seule administration réglant ses mouvements avec ordre et liberté, présentent incontestablement une situation plus régulière et des conditions meilleures de sûreté publique et d'exploitation commerciale.

La Commission était unanimement convaincue de la nécessité du prolongement de la ligne jusqu'à Lyon. Il lui a suffi d'exposer à M. le Ministre des travaux publics les motifs qui déterminaient sa résolution, pour qu'il ait consenti avec empressement à s'y associer.

C'est donc d'accord avec lui et avec M. le Ministre des finances, qu'un crédit de 71,000,000 de francs a été inscrit à l'art. 1er du projet, au lieu du crédit de 50 millions destiné primitivement à la seule partie du chemin comprise entre Paris et Dijon.

L'étendue de la ligne principale ainsi fixée de concert, la Commission est entrée dans les graves et délicates questions des tracés.

Trois directions, ayant chacune plusieurs variantes, ont été étudiées pour le parcours de Paris à Dijon par les vallées de l'Yonne, de la Seine et de l'Aube.

Le tracé par la vallée de l'Aube a plusieurs variantes au point de départ.

Il peut se confondre avec le tracé de la Haute-Seine, qui sera décrit tout-à-l'heure en détail, soit en traversant les plateaux de la Brie, soit en suivant la vallée de la Seine jusqu'à l'embouchure de l'Aube. Arrivé là, il remonte cette rivière jusqu'au faîte d'entre Seine et Saône, franchit le col près de Vivey par un souterrain de 1,330 mètres, descend

dans la vallée de la Tille, et s'infléchit à droite pour se diriger vers l'ouest de la ville de Dijon.

Sa longueur, par la vallée de la Seine, est de 364 kilomètres; par les plateaux de la Brie, de 339.

Moins direct que les autres tracés, il leur est encore plus inférieur pour l'importance des populations et des intérêts à desservir. Une seule Commission d'enquête et une seule Chambre de commerce ont demandé la préférence pour lui. Le conseil général des ponts-et-chaussées et la Commission supérieure des chemins de fer l'ont rejeté à l'unanimité.

Votre Commission l'a aussi écarté d'une seule voix, et il ne peut être utile de lui accorder plus d'attention.

Le tracé qui arrive à Dijon, en suivant la vallée de la Seine, se subdivise soit en partant de Paris, soit dans la partie supérieure de la Seine et dans les petites vallées qui avoisinent le col de partage des deux versants de l'Océan et de la Méditerranée dans le département de la Côte-d'Or.

Dans une de ces variantes, c'est celle qui a obtenu la préférence de la Commission supérieure, du conseil général des ponts-et-chaussées et de M. le Ministre des travaux publics, la ligne part de la place Valhubert, comme le chemin de Corbeil, emprunte ce chemin sur tout son parcours; et, remontant toujours la vallée, touche Melun, Montereau, Nogent, Romilly, Troyes, Bar et Châtillon, s'élève au col de Poiseuil par la vallée du Revinçon, le franchit par un souterrain de 2,716 mètres, et se développe, par les vallées de l'Ignon et du Suzon, pour arriver à l'ouest de Dijon.

La longueur totale de ce tracé est de 348 kilo-

mètres ; mais comme il emprunte le chemin de Corbeil sur un parcours de 30 kilomètres, la partie à exécuter serait de 318 kilomètres seulement.

Plusieurs projets ont été étudiés ayant pour objet, en traversant les plateaux de la Brie pour gagner la Haute-Seine, d'éviter à la voie de fer la courbe décrite par la rivière entre Paris et Romilly.

D'après l'un de ces projets, la ligne sort de Paris par la barrière des Vertus, traverse le canal Saint-Martin et le canal de l'Ourcq , passe par Lagny , longe la Marne jusqu'auprès de Chalifert, où elle entre, par un souterrain de 210 mètres , dans la vallée du Grand-Morin, arrive à Crécy, traverse un second contrefort par un second souterrain de 790 mètres, se poursuit dans le vallon sinueux de l'Aubetin, franchit, près de Bouchy-le-Repos , le faîte d'entre Seine-et-Marne par un troisième souterrain de 2,400 mètres, et arrive enfin à Romilly après avoir traversé la Seine.

Le second projet, étudié à travers les plateaux de la Brie, emprunte le chemin de Corbeil jusqu'au droit du village de Villeneuve-le-Roi, sur une longueur de 12,148 mètres 40 centimètres. De là, le tracé s'infléchit à gauche par la vallée de l'Yères, remonte celle du Réveillon jusqu'à Chevry, et pénètre dans la vallée de l'Aubetin, où il se soude au tracé précédent.

Sa longueur entre la gare du chemin d'Orléans à Paris et Romilly est de....... 123,191 mètres.

Il est plus long que le tracé par Lagny et Crécy, de.............................. 963 mètres.

La longueur à exécuter serait de 111,043 mètres.

La troisième variante , comme la précédente, suit le chemin de Corbeil, mais jusqu'à Vitry-sur-Seine seulement, sur une longueur de 5,462 mètres.

A Vitry, la nouvelle ligne traverse la Seine et pénètre dans la vallée du *Morbras*, qu'elle remonte jusqu'à Pontilant. De ce point, elle se dirige directement sur le village de la Boissière, où elle entre dans la vallée de l'Aubetin, au même point que la variante par le Réveillon.

Ce dernier tracé est plus direct que le précédent. Mais, sur une longueur de 30 kilomètres environ, il traverse les forêts d'Armainvilliers, de Lamotte et de Crécy, sans rencontrer de population importante.

Son parcours, de la gare de Paris à Romilly, est de.......................... 115,374 mètres.

La partie à exécuter aurait..... 109,912 mètres.

Il donne un trajet plus court que dans les deux variantes précédentes, de 8 et 9 kilomètres.

On a déjà vu que par la Seine entière, le parcours entre Paris et Dijon est de...... 348 kilomètres.

Par le Grand-Morin, l'Aubetin et la Haute-Seine (première variante des plateaux), il est de 322 kil.

Par le Réveillon (deuxième variante), de 321 kil.

Par le Morbras (troisième variante), de. 313 kil.

Dans les deux dernières variantes, la partie à exécuter ne serait, dans un cas, que de.. 309 kil.

Dans l'autre de............... 307 seulement.

Il y aurait donc un raccourcissement, sur le tracé de la Seine entière, par la première variante des plateaux, de.................. 26 kilomètres.

Par la deuxième variante, de... 27 kilomètres.

Par la troisième variante, de.... 35 kilomètres.

Mais tous ces tracés à travers les plateaux ont un faîte de plus à franchir, celui d'entre Seine-et-Marne, qu'il faudrait traverser en souterrain sur une longueur de 2,400 mètres, à la cote de 160 mètres 40 centimètres au-dessus du niveau de la mer,

pour redescendre au-delà dans la vallée de la Seine, à la cote de 71 mètres 49 centimètres.

Cette ascension inutile de 89 mètres crée une résistance à surmonter, dont la conséquence est l'augmentation des frais de traction, si l'on emploie des forces plus grandes, ou le ralentissement de la vitesse en conservant les mêmes forces. Or, suivant une formule scientifique citée au rapport de la Commission supérieure, la résistance produite par un mètre de hauteur, correspondant à la résistance de 280 mètres de parcours horizontal, les 89 mètres de la hauteur du col à franchir, sans nécessité, entre la Seine et la Marne, dans toutes les variantes des tracés directs par les plateaux, équivaudraient à 25 kilomètres ajoutés à la longueur réelle de ces tracés.

La *véritable* économie de trajet, réduite d'après ces calculs, ne serait plus au profit de la première variante que de 1 kilomètre, de deux au profit de la deuxième, et de 10 au profit de la variante par le Morbras, c'est-à-dire qu'elle devient à peu près insignifiante.

La préférence entre la vallée de la Seine et les plateaux pour gagner la Haute-Seine, ne pourrait donc être déterminée que par d'autres considérations d'art ou d'économie politique. A ce double point de vue, le tracé régulier et à pente douce de la vallée de la Seine au milieu de populations riches, industrieuses, mobiles, a une évidente supériorité sur les lignes tourmentées des plateaux, conduites à travers des pays de grande culture ou des forêts, en perçant plusieurs contreforts, dont un seul exige un souterrain de 2,400 mètres.

Cette double supériorité a été reconnue par votre Commission, comme elle l'a été par le Gou-

vernement et par tous les conseils dont il a interrogé l'expérience, et elle n'hésite pas à exprimer l'opinion que le rail-way de Paris à la Méditerranée, en cas d'adoption de la vallée de la Seine, devrait suivre la vallée entière, dès le point de départ, pour rencontrer moins de difficultés, et surtout pour répondre à des besoins de circulation plus exigeants et par conséquent plus productifs.

Nous n'avons pas cru devoir entretenir la Chambre de deux autres variantes des plateaux qui ne se sont pas présentées à nous avec la garantie de l'examen préalable du conseil général des ponts-et-chaussées, et qui ont contre elles les mêmes objections relatives au faîte à franchir et aux populations traversées.

Les variantes du point de départ dans le tracé de la Seine, se reproduisent à l'autre extrémité, aux approches du col de partage supérieur entre les bassins de la Seine et de la Saône. Là, toutes les dépressions du sol ont été explorées avec soin, et jusqu'à sept passages ont été l'objet d'études approfondies. Sur ce nombre deux seulement ont fixé l'attention de la Commission. Dans l'une de ces directions, la ligne suit la vallée du Revinçon, où elle entre en souterrain à Poiseuil, sur une longueur déjà énoncée de 2,716 mètres; ensuite elle descend le petit vallon de Léry, pénètre dans la vallée de l'Ignon, tourne à droite, et parvient à l'ouest de Dijon, par la vallée du Suzon.

Le faîte est franchi à la cote 393, 39. Aux abords du souterrain, la hauteur de la tranchée est de 20 mètres.

La seconde direction, à partir de Bar-sur-Seine, emprunte la vallée de l'Ourse, traverse le col par un

souterrain de 2,300 mètres à la cote 386, et arrive à Dijon par les vallées de la Tille et du Suzon avec un allongement insensible.

Elle présente sur la précédente l'avantage d'un souterrain moins long de 400 mètres, à une cote inférieure de 7 mètres, ce qui donne un avantage correspondant dans la somme des rampes et des pentes; mais elle a le tort grave de délaisser Châtillon, et elle ne le rachète pas par une supériorité assez prononcée pour que la direction du Revinçon n'ait pas dû, aux yeux de la Commission, conserver la préférence.

A côté de ce tracé de la Seine entière, ainsi déterminé, passant par Melun, Montereau, Nogent, Troyes, Châtillon, se présente la direction par les vallées de l'Yonne et l'Armançon.

Le tracé de l'Yonne est commun à celui de la Seine jusqu'à la ferme de Pincevent, en aval de Montereau, d'où, s'infléchissant légèrement à droite, il suit la rive gauche de l'Yonne jusqu'à Pont-sur-Yonne, traverse deux fois la rivière entre cette ville et Sens, passe près de Joigny et entre dans la vallée de l'Armançon à Laroche, longe le canal de Bourgogne, s'approche de Tonnerre et arrive à l'embouchure de la Brenne dans l'Armançon.

A partir de ce point, deux tracés ont été étudiés dès le principe : l'un par la vallée de la Brenne, l'autre en continuant à remonter le cours de l'Armançon.

Le tracé par la Brenne suit le canal de Bourgogne, passe près de Montbard et parvient au col de Charigny, après s'être maintenu à mi-côte dans le flanc de la montagne sur une assez grande longueur.

Le tracé par l'Armançon conserve la rive droite

de cette rivière, passe à 1,500 mètres de Semur, et arrive au col de Charigny avec 2,818 mètres de parcours de moins que par le tracé de la Brenne, et avec des pentes plus douces de 0m,001 par mètre.

Le conseil général des ponts-et-chaussées et la Commission supérieure ont préféré cette variante à l'autre, et la Commission lui donnerait aussi la préférence par les mêmes raisons.

Du col de Charigny, le tracé s'élève au col supérieur de Pouilly, qu'il traverse en tranchée, à la cote de 401m,47. La tranchée a 1,800 mètres de longueur, sur une hauteur maxima et peu prolongée de 16 mètres.

Après avoir ainsi franchi le faîte, il suit le canal de Bourgogne, arrive à Pont-d'Ouche, et suit la petite vallée de ce nom jusqu'à Dijon.

La longueur du tracé qui vient d'être décrit, entre la gare de Paris et Dijon, passant par Semur, est de 353,689 mètres; par Montbard, il a 2,818 mètres de plus; soit 356,507 mètres.

Plus tard, une variante plus importante a été étudiée par l'ingénieur en chef de la Côte-d'Or, sur les ordres de son administration.

Cette variante se détache du tracé primitif au village d'Aisy, à la limite des départements de l'Yonne et de la Côte-d'Or; de là, l'axe du nouveau tracé suit la rive gauche de l'Armançon jusqu'à l'embouchure de la Brenne, se développe alors sur la rive gauche de cette rivière jusqu'à Montbard, côtoie le canal jusqu'à Nogent, le traverse sur ce point, marche parallèlement à une ancienne voie romaine, pénètre dans la vallée de l'Oze, au pied du mont Auxois, et remonte le versant droit de la ri-

vière jusqu'à Blaisy-le-Bas, où il franchit le faîte par une percée souterraine de 3,720 mètres, à la cote de 403 mètres au-dessus du niveau de la mer.

A sa sortie du souterrain, sur le versant de la Méditerranée, il descend par une pente de $0^{m},008$, sur une longueur de 15,800 mètres, avec des tranchées ouvertes dans le roc, passe entre les coteaux et Plombières, et arrive à la grande station de Dijon par un alignement droit.

La distance d'Aisy à Dijon, par cette direction nouvelle, est de.............. 79 kilomètres;

Par Pouilly et Pont-d'Ouche ; elle est de..................... 111

Différence.............. 32

La nouvelle direction par les vallées de la Brenne et de l'Oze procurerait donc sur l'ancien tracé de l'Armançon l'avantage considérable d'un raccourcissement de 32 kilomètres, ou, plus exactement de 32,487 mètres, près de 32 kilomètres et demi.

Dans ce système, le parcours total entre Paris et Dijon serait de 321,202 mètres.

Sous le rapport de la dépense, les études comparées des projets par l'Oze avec l'Armançon donnent, pour les travaux d'art et de terrassement, des résultats à peu près semblables.

L'économie véritable résultant, dans cette situation, d'un raccourcissement de 32 kilomètres, n'existerait que pour la pose des rails, le matériel, l'entretien, la surveillance, les frais de traction, et surtout pour les objets transportés, voyageurs ou marchandises.

Au point de vue de l'art, les deux variantes pré-

sentent des différences qui doivent être expliquées.

Dans le tracé de Pouilly et Pont-Ouche, les pentes, mieux distribuées sur de plus grandes longueurs, et par conséquent plus douces, n'excèdent pas 0^m,0042.

Dans le tracé de l'Oze on s'élève au faîte du côté de l'Océan par des pentes

de 0^m,006 sur................ 13,117 mètres.

de 0^m,0076 sur............... 4,863.

Et on descend le versant de la Méditerranée par une pente de 0^m,008 sur une longueur de.......................... 15,815 mètres.

Les courbes présentent des résultats inverses.

Le tracé de l'Oze a l'avantage pour le nombre, le développement et les rayons.

Ainsi le rayon minimum des courbes par l'Oze est de........................ 1,000 mètres.

Par l'Ouche................. 600

Leur développement par l'Ouche est de................. .. 58,611

Par l'Oze de................ 37,922

Cet avantage ne peut pas être dédaigné, si l'on réfléchit à l'influence du frottement sur la vitesse de la marche, les frais de traction et l'entretien du matériel roulant.

Enfin le tracé de Pouilly et de l'Ouche traverse le faîte à ciel ouvert, par une tranchée de 1,800 mètres de long, dont la profondeur *maxima* est de 16 mètres, tandis que la ligne de l'Oze n'arrive au bassin de la Saône que par un souterrain de 3,720 mètres.

En résumé, le tracé de l'Ouche, par la meilleure distribution de ses pentes et par la supériorité qu'il déploie dans la traversée du col de partage, mé-

riterait la préférence sous le rapport spécial de l'art.

Toutefois, les pentes du tracé de l'Oze, quoique peu satisfaisantes, n'ont rien qui fasse obstacle à une préférence déterminée par d'autres considérations.

Le chemin d'Orléans a la même pente *maxima* de $0^{m},008$ sur une longueur de 7 kilomètres, sans qu'on ait reconnu des inconvénients Le chemin du Hâvre est autorisé à en avoir d'égales sur une même longueur de 15 kilomètres. Un souterrain de 3,720 mètres ne serait pas non plus un motif de refuser un raccourcissement de 32 kilomètres et demi, donnant une économie d'une heure dans le trajet.

Mais d'autres considérations ont dû être appréciées par la Commission. Elles doivent être soumises à la Chambre.

La variante de Pouilly et Pont-d'Ouche, plus longue que celle de l'Oze de 32,487 m., mais d'un tracé plus régulier, à pentes plus faibles, et sans souterrain, venant heurter le massif que l'on nomme le Mont-Afrique avant de se détourner à l'est vers Dijon, aurait, dit-on, l'avantage de réserver pour l'avenir la chance d'un raccourcissement de 51,084 m. par une ligne directe de Pont-d'Ouche sur Beaune, en perçant la montagne.

Quelle est l'importance de cette réserve d'un avenir éloigné et incertain? et au prix de quel sacrifice présent peut-elle être achetée?

Telle était la question posée dans la Commission.

Il faut bien préciser les faits à apprécier.

Il vient d'être expliqué que le raccourcissement à obtenir par le percement du Mont-Afrique, en évitant Dijon, serait de 51,084 m. Or, comme le tracé de l'Oze offre dès à présent une abréviation

de 32,487 m. sur la ligne de l'Ouche, le plus grand bénéfice à espérer de la rectification à venir, serait un raccourcissement de 18,592 m. ; encore cette économie de parcours devrait-elle être réduite à 10 ou 11 kilomètres, si on tenait compte, d'après la formule reproduite précédemment, de 31 mètres d'ascension imposés à la ligne de rectification pour s'élever de Pont-d'Ouche à un passage souterrain de 4,300 m., au sortir duquel elle descendrait sur Beaune avec des pentes de 0,0012, 0,0011 et 0,008 m. sur une longueur de 13,000 mètres.

Ce calcul incontestable rend la question d'une solution facile.

Le percement du Mont-Afrique n'est proposé aujourd'hui par personne. C'est une pure éventualité, une espérance d'avenir fondée sur les progrès inconnus de la science. Il est repoussé par le Conseil général des ponts-et-chaussées tout entier ; s'il se réalise jamais, il donnera une économie de parcours de 10, ou, si l'on veut, de 18 kilomètres, soit 20 minutes sur le trajet de Paris à Lyon, en évitant Dijon, la seule grande ville qui se puisse rencontrer sur un espace de 130 lieues.

Cette éventualité, d'une importance ainsi réduite et d'une réalisation peut-être chimérique, qui, dans tous les cas, ne coûterait pas moins de 10 millions, mérite-t-elle qu'on impose au présent le retard et les frais d'un détour de 32 kilomètres? Même pour les populations du Midi ce serait un mauvais calcul ; car la ligne directe de Pont-d'Ouche à Beaune, d'une exécution difficile, d'une exploitation onéreuse et dangereuse, pourrait bien rester imaginaire; dans tous les cas, elle se ferait attendre longtemps, et ne se réaliserait certainement pas pendant la durée de la première concession.

Pour les populations de l'est, entre Mulhouse et Dijon, ce serait un dommage sans compensation, puisqu'elles seraient privées à perpétuité du raccourcissement de 32 kilomètres et demi, offert par la direction de l'Oze.

La Commission a pensé que l'avantage présent d'un raccourcissement de 32 kilom., offert à toutes les populations, est trop considérable pour être sacrifié à l'éventualité d'un raccourcissement plus grand de 18 kilomètres, impossible dans le présent, et incertain dans l'avenir.

Elle a considéré, d'une part, que si le percement du Mont-Afrique, aujourd'hui condamné par les hommes de l'art, n'avait pas lieu dans l'avenir, la ligne de l'Ouche imposerait à perpétuité, et à tout le monde, un prolongement inutile et imprudemment accepté, de 32 kilomètres et demi; d'autre part, qu'en admettant l'exécution ultérieure d'une ligne directe de Pont-d'Ouche sur Beaune, un raccourcissement de 18 kilomètres, profitant au Midi seulement, et longtemps attendu par lui, ne serait pas, au point de vue de l'intérêt public, une compensation suffisante aux 32 kilomètres de circuit dont l'Est resterait éternellement grevé. Enfin, elle a été convaincue que, pour l'Etat, ce serait une triste spéculation de s'exposer à établir à grands frais deux voies de Pont-d'Ouche à Beaune; l'une, circulaire par Dijon; l'autre, directe par le Mont-Afrique, pour envelopper une montagne stérile et multiplier les charges de l'exploitation, en divisant la circulation sans l'augmenter.

Par ces motifs, la Commission, comme le conseil général des ponts-et-chaussées et la commission supérieure des chemins de fer, s'est décidée en faveur du tracé de l'Oze.

Un tracé de transaction, quittant la vallée de l'Yonne à Sens pour rejoindre la Haute-Saône à Troyes, a aussi été étudié. Sur une longueur de 64 kilomètres, entre Sens et Troyes, il traverse un pays sans industrie et sans mouvement, et franchit un faîte par une percée souterraine de 12 à 1,400 mètres. La Commission l'a écarté comme inférieur soit à celui de l'Yonne, soit à celui de la Seine.

Les deux tracés principaux sont donc, avec les variantes qui s'y rattachent, d'une part, la Seine, dans tout son cours, desservant Nogent, Troyes, Bar et Châtillon; d'autre part, la Seine, l'Yonne, l'Armançon, la Brenne et l'Oze, touchant à Sens, Joigny, Tonnerre, passant à quelques lieues d'Auxerre; c'est entre eux que la Commission a longtemps arrêté son attention, écoutant toutes les réclamations, comparant tous les documents, étudiant tous les chiffres, et pesant tous les intérêts.

Devant elle s'est posée, dès le début, la question de savoir si un tronc commun, pour les chemins de la Méditerranée et de Strasbourg, pourrait être établi avec des avantages certains tout à la fois pour l'État, en lui apportant une économie réelle, et pour les intérêts au service desquels les nouvelles voies sont destinées.

La Commission a reconnu tout de suite que cette question, toute importante qu'on la suppose, n'était plus entière pour elle du jour où le Gouvernement annonçait l'intention, aujourd'hui réalisée, d'un projet de loi ayant pour objet l'établissement d'un chemin de fer particulier et plus direct pour Strasbourg.

Toutefois, bien que l'examen du nouveau projet ait été réservé à une Commission spéciale, elle a voulu se rendre compte, au moins d'une manière

générale, pour accomplir sa mission, des conséquences économiques qui résulteraient de l'adoption d'un tronc commun aux deux lignes de l'Est et du Miid

Le point de bifurcation de ces lignes, d'après les projets débattus, serait à Troyes. Entre cette ville et Paris, le tronc commun par la vallée de la Seine, aurait une longueur de 190 kil., dont 30 se confondant avec le chemin de Corbeil. La partie du tronc commun à exécuter serait de 160 kilomètres.

La ligne, étudiée entre Troyes et Strasbourg, par Pargny, Nancy et Lunéville, parcourant 360 kilomètres, le rail-way, de Paris à Strasbourg par Troyes, aurait donc une longeuur totale de 550 kilomètres.

Or, le tracé direct étant de 449 kilomètres, il y aurait accroissement de parcours de 51 kilomètres sur la seule ligne de Strasbourg.

D'un autre côté, on allongerait de 27 kilomètres la ligne de Lyon, en admettant qu'à défaut du tronc commun elle dût passer par l'Yonne, l'Armançon et l'Oze.

Deux grandes voies de circulation auraient été ainsi détournées de leur direction naturelle et faussées pour un résultat d'économie mesquine et mal entendue; car, d'après les calculs qui précèdent, les 190 kilomètres de bénéfice prétendu à obtenir par le tronc commun, devraient être réduits 1° des 51 kilomètres du prolongement du chemin de Strasbourg au-delà de Troyes, 2° des 27 kilomètres ajoutés au chemin de Lyon, 3° des 30 kilomètres déjà exécutés entre Paris et Corbeil.

L'économie pour l'État, dans la construction des deux voies, ne serait, en réalité, que de 82 kilo-

mètres, soit en argent, à raison de 150,000 fr. par kilomètre, de 12,300,000 fr.

Voilà l'économie immédiate à faire par l'État dans le système du tronc commun.

En voici les conséquences :

Le tronc commun serait établi aux abords de Paris, là où la population toujours en mouvement assure aux rails-way des produits tellement considérables, que, de Paris à Montereau, par exemple, la somme de circulation, calculée sur une même unité de parcours, dépasse la circulation existante entre Montereau et Dijon, pour toutes les directions, sur une distance double.

La suppression d'une ligne dans des conditions semblables constituerait donc une fausse économie, puisque ce serait refuser une dépense essentiellement productive, et laisser des intérêts actifs, des besoins impérieux sans satisfaction.

Ce n'est pas tout.

Le projet du tronc commun aurait pour conséquence, au-delà de Troyes, de substituer au riche parcours de la vallée de la Marne pour le chemin de Strasbourg, un parcours plus long de 51 kil., à travers les plus arides plaines de la Champagne crayeuse.

C'est d'un seul coup augmenter la dépense et supprimer le revenu.

On comprend mieux encore le vice du système en se plaçant au point de vue de l'exploitation.

A qui appartiendrait le tronc commun ?

A la ligne de Lyon ?

Dans ce cas l'exploitation du chemin de Strasbourg réduit est impossible par une Compagnie, et si l'Etat s'en charge, elle lui sera éternellement onéreuse.

Donnerez-vous le tronc commun à la ligne de Strasbourg?

Aussitôt la ligne de Lyon, de bonne devient mauvaise, et probablement aussi impossible dans les conditions de la loi de 1842.

Au contraire, supposez deux lignes distinctes arrivant toutes deux à Paris par deux vallées indépendantes, chacune exploitant cette immense circulation dont une ville d'un million d'ames est la cause et le but, les besoins sont mieux satisfaits, l'activité de la vie sociale est plus excitée, les éléments de la richesse sont plus équitablement répartis. Vous avez deux lignes prospères au lieu de deux entreprises languissantes.

Les capitaux de l'Etat ont été mieux employés.

Par ces motifs la Commission a rejeté le système du tronc commun pour les chemins de l'est et du midi, comme l'avaient rejeté les divers conseils et le Gouvernement qui les avait consultés.

Arrivée à ce point, chacune des deux lignes principales de la Seine et de l'Yonne nettement définie et dégagée de ses nombreuses variantes, la Commission a pu aisément les comparer sous le rapport de l'art et de la dépense, comme au point de vue économique et national.

Quelques mots suffisent sur les questions d'art et de dépenses, où ne se trouvent pas les graves raisons de décider.

Pour le tracé de la Seine, qui a 324 kilomètres à exécuter, la dépense est évaluée à 39,000,000 de francs, soit 123,000 fr. par kilomètre. L'évaluation pour les 292 kilomètres du tracé de l'Yonne est de 41,000,000 francs, soit 144,000 fr. par kilomètre.

Le tracé de l'Yonne, qui donne une économie

de parcours de 27 kilomètres, coûterait donc 2 millions de plus pour la partie des travaux mis à la charge de l'État dans le système de la loi du 11 juin 1842; mais en y comprenant la pose des rails, c'est-à dire en considérant l'exécution entière, au lieu d'une augmentation de 2 millions il présenterait aussi une économie de 1 million environ.

Sous le rapport de l'art, les différences n'ont pas une importance décisive.

Le tracé de l'Yonne est moins sinueux; les courbes moins nombreuses n'ont qu'un développement de 104,000 mètres, tandis que le développement des parties courbes, dans le tracé de la Seine, est de 125,000 mètres.

La distribution des rampes et pentes est plus heureuse dans le tracé de la Seine que dans celui de l'Yonne.

Par le premier, on aborde le faîte avec des rampes maxima de 0m,005.

Par le second, après s'être maintenu pendant 160 kilomètres environ dans les conditions les plus régulières, sans dépasser la pente maxima de 0m,004, on s'élève tout-à-coup à 0m,006, 0m,0076 pour gagner le souterrain de Blaisy, et on redescend avec une pente de 0m,008 sur une longueur de 15,815 mètres.

L'avantage, sous ce rapport, reste au tracé de la Seine.

Il en a un autre; il traverse le faîte à la cote 393, au-dessus du niveau de la mer, par un souterrain de 2,716 mètres.

Le tracé de l'Yonne s'élève à la cote 406 pour s'engager dans un souterrain de 3,720 mètres.

Ainsi, ce dernier traverse le col de partage à une hauteur plus grande de 13 mètres, par un souterrain plus long de 1,000 mètres.

Pour les autres travaux d'art, ponts, viaducs, tranchées, comme pour les terrassements, il y a à peu près compensation entre les deux lignes.

En résumé, les différences de dépenses d'exécution sont insignifiantes.

Le tracé de l'Yonne se recommande par une diminution de parcours de 27 kilomètres, et par la supériorité de ses alignements droits.

Le tracé de la Seine, par des pentes mieux réparties, inférieures de 0m,003 aux pentes maxima de l'autre tracé, et par une différence en moins de 1,000 mètres dans le souterrain qui traverse le faîte.

Il est nécessaire de répéter ici que les pentes à l'inclinaison de 0m,008, éprouvées au chemin de fer d'Orléans, n'ont présenté aucun inconvénient, et qu'elles sont autorisées sur une longueur de 15 kilomètres pour le chemin du Hâvre.

La comparaison des tracés, dans de telles conditions, n'étant pas de nature à fixer le choix au profit d'une ligne et au détriment de l'autre, la Commission a dû chercher ses raisons de préférence dans les considérations de justice distributive, d'économie politique ou commerciale et d'intérêt national qui se rattachent à la question dont l'examen lui était confié.

Les courants naturels de la circulation produits par la force des choses et l'avantage des situations, les vieilles habitudes des populations formées sous l'influence des intérêts et des besoins, et qui créent

à la longue comme des droits, appelaient ses premiers regards et sa plus attentive sollicitude.

Pour les connaître et en apprécier l'influence, la Commission n'a eu qu'à résumer les tableaux statistiques composés par l'Administration au moyen des documents authentiques dont elle dispose, ou avec des renseignements soigneusement et impartialement recueillis d'après un programme uniforme.

Des contradicteurs intéressés out essayé de les infirmer sur certains points, en leur opposant des documents réputés plus complets; mais tantôt il a été facile de reconnaître que ces documents faisaient confusion ou double emploi, comme à Troyes, par exemple, où l'on a relevé la circulation générale rayonnant de cette ville dans toutes les directions de l'est et de l'ouest, comme du midi et du nord, avec la prétention de la mettre tout entière au compte de la ligne unique que le rail-way aurait mission de desservir. Tantôt les calculs ont été reconnus trop arbitraires et trop incertains pour mériter confiance.

Nous avons dû nous en tenir aux tableaux de l'Administration.

Voici les résultats que nous y avons trouvés :

Le nombre des voyageurs partant des points extrêmes, Paris et Châlon, et faisant le trajet total par les diverses routes qui appartiennent au département de l'Yonne et se réunissent à Joigny, est de 80,172

Le nombre des voyageurs qui, partant des mêmes points, prennent la route de Troyes et la vallée de la Seine, est de. 14,450

Les voyageurs parcourant la ligne entière sont

donc six fois plus nombreux par la vallée de l'Yonne que par la vallée de la Seine.

A la vérité, ils ne passent pas tous par Tonnerre et la vallée de l'Armançon ; mais les routes diverses qui les amènent de Châlon à Paris et qui se confondent à Joigny, très-rapprochées dans le département de l'Yonne, appartiennent à la même zône et conservent entre elles une véritable solidarité pour les avantages qu'elles procurent aux contrées traversées; cela est si vrai qu'Auxerre et Avallon réclament le rail-way pour la vallée de l'Armançon, de préférence à la vallée de la Seine, aussi vivement que si elles en devaient recevoir immédiatement le bienfait.

Cette circulation du parcours total entre les points extrêmes appartient nécessairement à la voie de fer, quelle que soit la direction préférée.

Le déplacement au préjudice de l'Yonne serait donc de.......................... 80,172

Celui au préjudice de la Seine serait de 14,450

La circulation partielle de la vallée de l'Yonne, entre Montereau et Dijon, calculée d'après la même unité de distance, donne.... 33,150 voyageurs.

Celle de la Seine, entre les mêmes points, en donne 18,448
à peu près moitié moins.

Voilà donc l'activité des voyageurs propre à chacune des deux vallées rivales.

Il n'est pas question ici de la circulation entre Paris et Montereau, parce que, commune aux deux tracés, elle n'a aucune influence sur la comparaison qui doit éclairer la préférence.

Elle sera appréciée plus tard, lorsqu'il s'agira

de calculer le produit de la ligne pour mesurer la durée de la concession.

En réunissant la circulation extrême à la circulation partielle, on trouve, pour la vallée de l'Yonne .... 113,322 voy.

Pour la vallée de la Seine...... 32,898

Ce résultat est trois fois et demi plus considérable en faveur de l'Yonne qu'en faveur de la Seine.

MARCHANDISES.

Voici maintenant l'état comparatif de la circulation en marchandises des deux lignes, calculée d'après la même unité de parcours, et divisée par catégorie de transports.

Circulation par messageries et roulage accéléré appartenant avec certitude au rail-way futur.

Parcours total :

Par l'Yonne	20,294 tonnes.
Par la Seine	2,135
Différence....	18,159

Circulation partielle :

Par l'Yonne	2,469
Par la Seine	3,937
Différence....	1,468

En additionnant les deux produits de la circulation extrême et de la circulation partielle opérée par les messageries et le roulage accéléré, il reste

au profit de l'Yonne une supériorité de 16,691 tonnes.

Roulage ordinaire.

Circulation par le roulage ordinaire, parcours total,

Par l'Yonne..............	53,309 tonnes.
Par la Seine..............	16,880
Différence au profit de l'Yonne	36,429
Circulation partielle :	
Par l'Yonne..............	30,155
Par la Seine..............	36,381
Différence au profit de la Seine	6,226
La circulation générale des deux vallées par la voie du roulage comparée, donne en faveur de l'Yonne un excédant de........	30,203
En y ajoutant la différence de. existant aussi au profit de l'Yonne par les messageries et le roulage accéléré, on arrive à ce résultat que la circulation générale en marchandises *par toutes les voies de terre*, présente au profit de l'Yonne, une	16,691
supériorité de..................	46,894

sur la circulation de la Seine.

Voies d'eau.

Circulation par les voies d'eau, parcours total :

Par l'Yonne..............	63,344 tonnes.
Par la Seine...............	Néant.

Circulation partielle :

Par l'Yonne................	310,417
Par la Seine....	235,268
Différence..........	75,149

L'excédant au profit de l'Yonne, se compose donc pour le parcours total de......................... 63,344
Pour la circulation partielle, de... 75,149

En tout de... 138,493

En résumant toutes ces natures de circulation, en voyageurs et marchandises, circulation des points extrêmes, circulation intermédiaire, par les messageries, le roulage accéléré, le roulage ordinaire et les voies d'eau, on constate pour la vallée de l'Yonne, une supériorité en voyageurs de.......................... 81,424 voyag.

En marchandises pour le parcours total par messageries et roulage accéléré...... 18,159 tonnes

Par roulage ordinaire......	36,429
Par voie d'eau, parcours total	63,344
Parcours partiel...........	75,149
Total......	193,081

La circulation partielle présente, au contraire, en faveur de la Seine, une supériorité, par les messageries et roulage accéléré, de..... 1,468 tonnes
Par roulage ordinaire de....... 6,226

Soit......... 7,694

La vallée de l'Yonne, qui a une énorme supé-

riorité pour tous les longs parcours, soit en voyageurs, soit en marchandises, par toutes voies de terre ou d'eau, présente des rapports différents de circulation et d'activité intérieures.

Elle conserve l'avantage pour le mouvement des personnes, et fournit 14,702 voyageurs de plus; mais elle est inférieure pour les transports de marchandises par les messageries et le roulage.

La vallée de la Seine livre 7,694 tonnes de plus à la circulation.

Toutefois elle ne peut pas se prévaloir de cette supériorité *partielle*, 1° parce que les 14,702 voyageurs d'excédant de la vallée de l'Yonne déposent d'une activité plus grande et promettent au railway un produit plus important que les 7,694 tonnes de la Seine;

2° Parce qu'on exécute en ce moment le canal de la Haute-Seine, aboutissant à Troyes, dont la complète ouverture aura lieu avant celle du chemin de fer, et qu'il est de toute évidence que le canal attirera à lui bien au-delà des 7,694 tonnes qui donnent à la vallée de la Seine un avantage momentané pour les parcours partiels par les voies de terre.

Après avoir constaté ainsi les intérêts et les droits rivaux par le mouvement actuel de la circulation, au moyen des documents officiels réunis par l'Administration, la Commission a voulu se rendre compte du déplacement probable qu'entraînerait le rail-way, et déterminer, autant que possible, les éléments du produit à obtenir par l'une et l'autre vallée.

C'est là question économique qui se pose après la question de justice, et qui peut la dominer; car

la véritable justice d'un Gouvernement consiste à donner satisfaction à l'intérêt le plus général. Or, comme il y a une correlation nécessaire entre les produits d'un chemin de fer et les besoins de la circulation, le produit le plus élevé indique la plus grande somme de besoins satisfaits.

Il est certain que la totalité des longs parcours est acquise au chemin de fer, quelle que soit sa direction, et que non-seulement il faut compter à la ligne de l'Yonne, par exemple, les longs parcours qui s'effectuent par la vallée de la Seine, et réciproquement, mais encore qu' il faut compter à toutes deux la circulation actuelle des longs parcours entre Paris et Lyon par le Bourbonnais; ce qui donne en voyageurs,

1° *Pour la Seine :*

Circulation par l'Yonne.......	80,172 voy.
Par la Seine	14,450
Par le Bourbonnais...........	9,286
Total............	103,908

En ajoutant à ces............	103,908 voy.
communs aux deux lignes, la circulation partielle de la Seine de Montereau à Dijon............	18,448
La circulation de Paris à Montereau commune................	126,563
La circulation de Mulhouse à Paris commune...............	13,773
Et la circulation provenant de la route de Sézanne et aboutissant entre Nogent et Provins........	1,551

On obtient *pour la Seine* un total de 264,243 voy. sur lesquels 80,172 enlevés à la vallée de l'Yonne.

2° *Pour la ligne de l'Yonne*, on arrive à ce résultat :

Circulation extrême par l'Yonne, la Seine et le Bourbonnais comptée aux deux lignes................	103,908
Circulation partielle de l'Yonne de Montereau à Dijon...........	33,150
Circulation de Troyes à Paris venant prendre le rail-way à Sens, et comptant à la ligne de l'Yonne exclusivement pour les 34 k. entre Sens et Montereau.............	3,299
Circulation commune de Paris à Montereau......................	126,563
Circulation commune de Mulhouse.........................	13,773
Total.....	280,693 voy.

Dans ces calculs ne figurent ni les 18,039 voyageurs comptés aux deux lignes dans les appréciations de la commission supérieure, comme devant être fournis par la population comprise entre le versant oriental des Vosges et le Rhin.

Cette circulation appartient de droit au chemin direct de Strasbourg, et n'avait trouvé place qu'à titre provisoire dans les calculs de la commission supérieure.

La même observation s'applique aux 16,844 voyageurs que la commission supérieure a attribués exclusivement à la ligne de la Seine, comme provenant de Metz, Nancy, Châlon, Épinal, Bar-le-Duc et lieux intermédiaires.

Le retranchement que nous en faisons est justifié par la présentation du projet de chemin direct de Strasbourg ; mais ce chemin eût-il même été ajourné, la circulation dont il s'agit ne pouvant

être qu'un produit temporaire pour la ligne de la Seine, n'aurait pas droit à prendre place parmi les éléments certains et permanents qui doivent seuls décider de la préférence entre les lignes.

La circulation future des voyageurs ainsi calculée, en réunissant la circulation probable à la circulation actuelle, promet à l'Yonne une somme de 280,693

A la Seine de................ 264,243

C'est encore une différence de.. 16,450 au profit de l'Yonne dans les prévisions de l'avenir.

MARCHANDISES.

Les mêmes calculs appliqués à la circulation des marchandises, présentent des résultats moins certains par la difficulté d'apprécier des mouvements à l'égard desquels il n'y a pas de constatation authentique; mais les mêmes modes de recherches ayant été employés pour toutes les lignes, si les résultats n'offrent pas une exactitude rigoureuse, les erreurs doivent vraisemblablement se compenser, et la comparaison peut ainsi s'établir sans trop de danger.

On a vu que la ligne de l'Yonne, dans l'état actuel des choses, a, par messageries et roulage accéléré, une circulation extrême de 20,294 tonnes.

Une circulation partielle de ... 2,469

22,763

La circulation probable, résultant du déplacement au préjudice de la Seine, sera de........... 2,135

Il y aura donc pour l'Yonne un total de..................... 24,898 tonnes

La ligne de la Seine a aujourd'hui, par les mêmes voies, une circulation extrême de.......................... 2,135 tonnes.

Une circulation partielle de... 3,937

Elle absorbera par déplacement au préjudice de l'Yonne la circulation du parcours total de cette ligne, soit 20,294

Elle aura donc un mouvement total de........................ 26,366 tonnes,

Soit 1,470 tonnes de plus que l'Yonne.

Ces 1,470 tonnes représentent la supériorité du mouvement de la circulation partielle de la Seine par les messageries et le roulage accéléré.

Par le roulage ordinaire, la circulation du parcours entier de l'Yonne est de.. 53,309 tonnes.

La circulation partielle de... 30,155

La circulation probable à son profit par suite du déplacement sera de..................... 16,880

C'est un total de............ 100,344 tonnes aujourd'hui transportées par le roulage ordinaire.

Pour la Seine, la circulation extrême est de................ 16,880

La circulation partielle de. . . 36,381

La circulation probable résultant du déplacement sera de... 53,309

Total............ 106,570 tonnes,

Soit 6,226 tonnes de plus que l'Yonne.

Ces 6,226 tonnes, réunies aux 1,470 tonnes que la même vallée présente aussi en excédant, pour sa circulation partielle par les messageries et le roula-

ge accéléré, composent un total de 7,696 tonnes à l'avanta5e de la Seine, et donnent la mesure de la supériorité actuelle de l'activité de ses transports par les voies de terre dans l'intérieur de la vallée.

Il a été expliqué plus haut que cette supériorité momentanée s'évanouira à l'ouverture prochaine du canal de la Haute-Seine, et fera place à une infériorité réelle, malgré l'industrie de Troyes et les hauts-fourneaux du Châtillonnais.

Quand aux voies d'eau, il ne peut s'établir aucune comparaison..

Ainsi, l'Yonne a une circulation extrême de :

	63,344 tonnes.
Sa circulation partielle, entre Montereau et Dijon, est de....	80,998
Total......	144,342

La Seine n'a pas de circulation extrême, et sa circulation partielle, au-dessus de Montereau, entre cette ville et Nogent, est seulement de 5,839 tonnes.

Il n'est pas question ici de la circulation entre Montereau et Paris. Commune aux deux lignes, elle ne doit pas entrer dans la comparaison.

La supériorité des transports par eau, en faveur de l'Yonne, est donc de 138,503 tonnes.

Si les chemins de fer sont destinés à exercer une influence sur les transports des canaux, on conçoit que les transports par eau venant du midi ou de l'est au-delà de Dijon, seront également affectés par la création du rail-way dans l'une ou l'autre vallée, et que l'Yonne soit mieux fondée à demander qu'on ne lui en impose pas le sacrifice, que la Seine à en réclamer le profit.

Résumant les trois classes de transports, déplacement compris, par messageries et roulage accéléré, roulage ordinaire et voies d'eau, la vallée de l'Yonne présente, pour son parcours total et partiel, une somme de.................... 269,584 tonnes.

La vallée de la Seine, dans les mêmes conditions, en promet..	138,777
La différence au profit de l'Yonne est de................	130,807

En résumé, la vallée de l'Yonne a une incontestable supériorité d'activité et de produits en voyageurs et marchandises, soit qu'on considère la circulation actuelle totale ou partielle, soit qu'on considère la circulation future et probable produite par le déplacement qu'opérera le rail-way.

Ainsi la considération économique du plus grand produit à obtenir en donnant satisfaction à la plus grande somme d'intérêts, loin de contrarier la considération de justice qui s'oppose au déplacement, conduit à la même conclusion.

Le résultat des enquêtes locales, les avis des Chambres de commerce, les vœux émis par quelques conseils municipaux ou de département, ne sont pas de nature à la modifier.

Sur huit Commissions d'enquête, cinq ont préféré la ligne de l'Yonne. Ce sont les Commissions de la Seine, de Seine-et-Marne, de l'Yonne, de la Côte-d'Or et de Saône-et-Loire.

Deux ont opiné en faveur de la Seine. Ce sont Commissions de Seine-et-Oise et de l'Aube.

La Commission de la Haute-Marne s'est prononcée pour la vallée de l'Aube.

Les chambres de commerce, placées à un point

de vue plus exclusivement commercial, ont exprimé d'autres préférences.

Celle de Marseille a émis un vœu isolé en faveur du tracé de l'Aube. Celles de Paris, Rouen, Avignon et Lyon se sont prononcées pour la Seine.

La chambre du Hâvre avait, par une première délibération, exprimé la même préférence. Depuis elle a changé d'avis, et aujourd'hui son vœu plus réfléchi doit être compté en faveur de la ligne de l'Yonne avec ceux de Mulhouse et d'Orléans.

En faisant abstraction de l'avis de la chambre de Troyes, trop intéressée pour être juge du débat, on voit que les chambres de commerce, à la majorité de quatre contre trois, donnent la préférence au tracé de la Seine.

Le conseil municipal de Paris, d'accord avec la Commission d'enquête, en opposition avec la chambre de commerce, recommande celui de l'Yonne.

Le conseil municipal de Lyon, au contraire, se prononce pour la Seine, en fondant sur une double erreur de fait l'économie de parcours et de dépense qui en résulterait.

Il est contredit par le conseil général du Rhône, qui, trois années de suite, s'est prononcé en faveur de l'Yonne.

On voit que ces documents contradictoires entre eux, suivant les intérêts particuliers dont ils sont l'expression, souvent inexacts dans les bases sur lesquelles ils fondent leurs préférences, jetteraient plus d'incertitude que de lumières véritables sur la question à décider.

La question des chemins de fer, déjà délicate et difficile au point de vue de justice et d'économie

politique, se complique encore de graves considérations de stratégie : elle s'élève ainsi à la hauteur d'un intérêt national.

Les nouvelles voies de communications, si promptes et si énergiques, ont, en effet, sous le rapport militaire, divers rôles à remplir. Les unes doivent porter les forces du centre à la frontière où se trouvent les premiers champs de bataille ; durant la paix elles multiplieront les relations des peuples et développeront, au profit de tous, les intérêts, les ressources et les besoins de la paix ; mais vienne la guerre, elles sont particulièrement offensives, elles menacent le territoire étranger et servent à arrêter ou à surprendre l'ennemi.

Tel est le caractère du chemin qui conduira directement à Metz et à Strasbourg.

Les autres ont mission de pourvoir à la défense et de relier les grands centres de résistance intérieure par des communications rapides et sûres. Il faut les éloigner le plus possible de la frontière et les protéger contre l'atteinte du dehors par tous les obstacles naturels ou artificiels que comportent la disposition des lieux et le choix des directions.

Ces principes ont été appliqués au chemin de Lyon par deux avis du comité du génie ; ils sont résumés dans la lettre suivante de M. le Ministre de la guerre à M. le Ministre des travaux publics, en date du 9 mars 1843.

« Monsieur et cher collègue, vous m'avez fait
« l'honneur de m'écrire, le 27 avril, pour appeler
« de nouveau mon attention sur le chemin de fer
« de Paris à Lyon, lequel, d'après la loi du 11
« juin 1842, doit passer par Dijon, et pour me
« demander quel serait, sous le point de vue des

« intérêts de la défense, celui des tracés qu'il y « aurait lieu de choisir parmi les trois qu'on a « étudiés pour réunir la capitale à Dijon.

« J'ai déjà eu l'honneur de vous faire connaître « qu'à la suite d'un premier examen de cette « question, je m'étais prononcé en faveur de la « ligne qui suit la vallée de l'Yonne, de préférence « aux directions qui remonteraient l'Aube et la « Haute-Seine, attendu que cette ligne est cou« verte par ces deux rivières, et que, se trouvant « en outre plus reculée vers le centre de la France, « sa possession sera plus longtemps assurée à la « défense, dans le cas d'une invasion étrangère « qui s'opérerait par la partie de la frontière du « Nord comprise entre la Meuse et le Rhin. Les nou« velles investigations auxquelles je me suis livré « touchant ce même objet, n'ont fait que confirmer « mon opinion primitive, et je ne puis qu'insister, « sous le point de vue militaire, pour que l'on « adopte le parcours par la vallée de l'Yonne, tel « qu'il est indiqué sur la carte que vous m'avez « communiquée, en vous faisant remarquer, toute« fois, que, pour la position du chemin situé en« tre Buffon et Pont-d'Ouche, aucun motif déter« minant ne m'invite à me prononcer entre les « voies proposées, et que l'administration civile « restera, par conséquent, libre de choisir celle « qui lui conviendra davantage. »

A ces paroles, sans doute décisives pour résoudre la question au point de vue militaire ou national, il est peut-être convenable d'ajouter une autre considération du même ordre, pour faire ressortir davantage la nécessité de séparer complétement les deux lignes de Strasbourg et de Lyon.

Il ne faut pas perdre de vue que le chemin de Lyon se lie, à Dijon, au rail-way de Mulhouse à la Méditerranée, et qu'il ouvre ainsi une nouvelle et précieuse communication entre Paris et la frontière de l'Est.

Il y aura donc deux voies pour porter des forces, selon les besoins du moment, sur les points menacés de cette frontière : la voie directe plus rapide, et la voie circulaire par Dijon et Mulhouse si la première est coupée. Serait-il prudent de les livrer aux mêmes hasards par un tronc commun vulnérable aux jours de malheur, et de s'exposer à les perdre toutes deux par un seul accident de guerre?

Personne n'oserait le dire, et il n'est pas besoin d'insister sur ce point; mais il importe de faire remarquer à quel degré l'intérêt militaire se lie ici à l'intérêt économique de la question qui se débat.

Tout le monde comprend que les chances de la guerre, le ralentissement de l'activité sociale, l'interruption même de la circulation, sous l'influence d'un danger, ou par la rupture de la voie, la destruction possible d'ouvrages dispendieux dont les exploitants sont responsables, doivent être pris en sérieuse considération, lorsqu'il s'agit d'une concession de 15, 20 ou 30 années. Qui sait les secrets de Dieu et les destinées de l'avenir? Sans doute l'accroissement de la richesse générale et surtout de la propriété mobilière, la plus exposée et aussi la plus timide, le développement des relations internationales, ces échanges de peuple à peuple, qui créent des besoins à tous, tous ces intérêts mêlés et confondus multiplient les garanties comme les besoins de la paix. Qui oserait cependant répondre qu'il n'y aura plus de complication dans les affaires, et qu'à aucun

jour des intérêts contraires ou les passions des hommes, plus fortes que les intérêts, ne ramèneront de conflits entre les nations? La prudence, qui prépare et ménage les ressources, éloigne la danger. On fait aujourd'hui des fortifications pour assurer la paix. Les chemins de fer, utiles pour la guerre, sont surtout des instruments de civilisation et de paix. Mais celui dont la position intérieure et abritée assure le mieux la jouissance contre les chances extrêmes de la guerre, donne plus de sécurité à tous les intérêts, et permet à l'Etat de débattre avec plus de profit les conditions d'une entreprise dans laquelle s'engagent d'immenses capitaux.

C'est en ce sens que, pour le chemin de Lyon spécialement, le tracé qui satisfait le mieux aux intérêts militaires, présente par cela même et en même temps un véritable avantage économique.

Le problème que la Commission s'était posé : développer le plus possible l'activité générale, déplacer le moins possible les habitudes établies et les intérêts existants, lui a semblé résolu par le choix de la vallée de l'Yonne pour l'établissement du rail-way de Paris à Lyon ; c'est là qu'elle a trouvé la circulation la plus active en hommes et en marchandises, les populations les plus pressées et les plus riches territoires, la position la plus intermédiaire entre le bassin de la Marne, assigné au chemin direct de Strasbourg, et les directions tracées aux chemins du Centre, par conséquent les meilleures conditions de présent et d'avenir. C'est en même temps la ligne la plus courte, la moins chère et la plus sûre, protégée qu'elle est par l'Aube et la Seine.

La Commission, après avoir tout apprécié dans son impartialité, n'a pas hésité à lui donner la préférence.

Elle propose, en conséquence, de décider que le tracé du chemin de fer de Paris à Lyon sera dirigé sur Dijon par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon, de la Brenne et de l'Oze.

Cette rédaction, plus explicite que celle du projet de loi, consacre la préférence exprimée par le Gouvernement dans l'exposé des motifs; elle fait cesser une incertitude que rien ne motiverait plus dans l'état des études et des expériences faites, et permet ainsi à l'esprit de spéculation de préparer dès à présent, avec confiance, les établissements divers dont la jouissance du rail-way doit décider la création et favoriser la prospérité.

Arrivée à la station de Dijon, la voie nouvelle s'y raccorde avec celle dirigée de cette ville sur Châlon, en exécution de la loi de 1842; et, de Châlon, continue par la vallée de la Saône, en se maintenant sur la rive droite de la rivière, traverse Tournus et Mâcon, passe à l'est de Villefranche et d'Anse, en face de Trévoux, et s'arrête à l'entrée et en amont de Lyon, en un point qui n'est pas encore déterminé.

Trois raisons ont fixé le choix de la Commission en faveur de la rive droite de la Saône pour l'établissement de la voie, de préférence à la rive gauche.

1° Elle porte la population la plus riche, la plus nombreuse, la plus agglomérée. Elle est déjà en possession de la circulation par les routes ordinaires;

2° Elle est moins sujette à être inondée, et donnera lieu à de moins grands travaux de remblais;

3° Enfin, elle est protégée par la rivière en cas de guerre, et présente ainsi une incontestable supériorité stratégique.

Toute autre direction, à l'est de la rivière, devant se rapprocher de la frontière et traverser des populations moins agglomérées et moins commerçantes, a été écartée par les mêmes raisons militaires et économiques.

Tel est le tracé qui, dans son ensemble, a paru à votre Commission satisfaire le mieux aux convenances diverses et aux besoins de toute nature de la grande ligne de Paris à Lyon.

Toutefois, en le proposant avec confiance à la Chambre, elle n'a pas cru sa mission terminée. Obligée à exprimer une préférence entre plusieurs elle s'est décidée pour la vallée de l'Yonne après un mûr examen. Mais elle ne pouvait méconnaître l'importance des industries et des populations groupées autour de la ville de Troyes, ni l'activité de la riche vallée de la Seine entre cette ville et Montereau. Nulle part la population n'est plus pressée, plus laborieuse; des industries de toute nature y sont naturalisées et y prospèrent. Le commerce et les manufactures de Troyes rayonnent jusqu'à Romilly; Nogent-sur-Seine et Provins, dont les produits s'écoulent par la même vallée, fournissent à Paris une portion notable de ses farines; la vallée de l'Aube y débouche et y porte son mouvement et sa vie.

Des besoins réels, nombreux, divers, puissants, y sollicitent donc la satisfaction d'un embranchement, et promettent d'en faire largement les frais. Pour l'ensemble des populations qui en profiteraient, ce serait un élément nouveau de prospé-

rité qui augmenterait l'activité du travail; pour Troyes c'est surtout un moyen de défendre son commerce et de continuer sans désavantage ses luttes industrielles, utiles à la consommation générale.

La Commission inclinait à prendre l'initiative d'une proposition dictée à la fois par de graves raisons d'économie politique et par une considération de sérieuse justice. Le Ministre, consulté, n'y a pas mis obstacle; il nous a même déclaré que, dans sa pensée, Troyes n'a pas moins de droits à un embranchement qu'Épernay et Metz, en faveur de qui il en demande à la Chambre. Sur cette déclaration, la Commission n'a plus hésité.

L'embranchement partira de Montereau ou d'un point rapproché en aval, et suivra la direction décrite précédemment, lorsque nous avons comparé les tracés de l'Yonne et de la Seine. Il se terminera par une station à Troyes. Son exécution, sur une longueur de cent kilomètres environ, n'offrira, dans tout son parcours, aucune difficulté particulière.

La Commission, d'accord avec le Gouvernement, propose d'y pourvoir par un crédit de 15,000,000 fr. à inscrire à l'article 2 du projet de loi.

EXÉCUTION.

Le tracé est arrêté de son point de départ à son point d'arrivée; l'entreprise vue en elle-même est considérable, elle exige, pour être menée à fin,

l'emploi d'un capital d'environ 180,000,000 fr. dont la dépense isolée eût fait reculer une autre époque. Elle doit être accomplie dans un délai d'autant plus court, qu'elle est plus nécessaire; elle va commencer et se continuer au milieu d'un mouvement général de travaux publics qui engagera gravement et pour longtemps les ressources de l'État et la responsabilité du Gouvernement.

Comment convient-il de l'exécuter?

Tous les modes ont été essayés successivement.

D'abord c'est l'État, en 1838, qui veut exécuter seul avec les ressources de son crédit, pour rester maître des lignes principales dans un intérêt de centralisation et d'unité. Il ne réserve à l'industrie privée que les embranchements ou les lignes secondaires.

Cette première tentative échoue devant la résistance de la Chambre.

L'industrie, confiante dans ses forces, se présente à son tour comme capable de suffire seule aux grands travaux publics; mais bientôt elle est forcé de reconnaître qu'elle ne peut se passer des secours de l'État.

C'est dans cette situation des choses qu'intervient la loi du 11 juin 1842, loi de transaction ou plutôt d'association, destinée à unir les forces de l'État à celles de l'industrie, pour doter le pays d'un vaste réseau de communications nouvelles, appelées par les vœux des populations et devenues nécessaires au milieu de l'activité intérieure et de la concurrence étrangère.

Cette combinaison promettait des résultats con-

sidérables, achetés, il est vrai, au prix de certains inconvénients. En réunissant toutes les forces du pays, elle devait permettre d'entreprendre davantage et d'arriver plus vite au développement désirable.

Sans le concours de l'industrie, l'État pouvait se trouver placé dans la triste alternative, ou de manquer à la justice distributive qui demande pour tout le territoire une équitable répartition d'un nouveau et puissant élément de prospérité, ou de faire un effort imprudent en appliquant toutes ses ressources à un seul besoin, se livrant ainsi désarmé aux chances d'un avenir inconnu.

D'un autre côté, l'État, en réservant à sa charge les travaux qui veulent une soigneuse exécution dans un intérêt de durée, qui est surtout l'intérêt de l'État à l'égard d'une propriété dont il n'aliène la jouissance que pour un temps, échappait à la nécessité de ces concessions à long terme condamnées par la prudence, alors que la science, née d'hier, peut demain, par des découvertes imprévues, changer tous les résultats et déconcerter toutes les combinaisons du passé.

La transaction était donc sage autant que nécessaire en 1842.

Est-ce le moment de la déchirer?

Après le double échec des tentatives de l'État et de l'industrie voulant agir seuls, faut-il, par une réaction nouvelle, abandonner la voie ouverte avant même d'y être entré? Et suffirait-il d'en avoir écrit le principe dans la loi pour se croire dispensé de le mettre à l'épreuve?

L'industrie est là avec ses forces prêtes, avec ses espérances excitées, avec son expérience acquise.

Les capitaux lui arrivent de toutes parts, du dedans, du dehors, demandant à faire alliance et à fonder par le travail les habitudes fécondes de l'association. Devra-t-elle renoncer aux grandes entreprises, dissoudre son crédit, et attendre que l'Etat embarrassé lui adresse peut-être un appel impuissant parce qu'il l'aura énervé?

La Commission ne l'a pas pensé.

Elle est convaincue que ce qui importe le plus, c'est d'exciter l'activité générale des affaire et des relations intérieures et extérieures par la multiplication des voies de communication les plus rapides et les plus économiques, et qu'il vaut mieux diviser les ressources du crédit de l'Etat sur un plus grand nombre de lignes, que de les concentrer en faisant une dépense plus considérable, par la pose des rails, sur les premières lignes entreprises.

Elle croit se conformer ainsi aux règles d'une saine économie politique, autant qu'aux exigences et aux droits de la justice distributive.

La Commission a reconnu en même temps que le concours de l'industrie privée promet des ressources dont le crédit de l'État ne disposerait pas. Ce sont des capitaux étrangers attirés par l'attrait de la spéculation, ou des capitaux nationaux, moins enclins à l'esprit d'entreprise, qui s'associent dans un sentiment de patriotisme local autant que dans une espérance de gain.

Ces auxiliaires inattendus, influences nouvelles créées au profit de l'activité, de l'ordre et de la paix, ne nous ont pas paru devoir être dédaignés au moment ou deux mille kilomètres de chemins de fer sont offerts au pays par les projets de lois soumis à la Chambre; nous considérerions au con-

traire comme une imprudence, en présence d'une œuvre si vaste, alors que le Gouvernement responsable a proportionné le fardeau à ses forces, de lui imposer une surcharge de 200,000,000 fr. dont la grave conséquence, qui n'est pas la conséquence extrême, serait d'éloigner indéfiniment la réalisation des autres promesses de la loi et la satisfaction des besoins nouveaux qu'une grande révolution économique aura créés ou révélés.

C'est donc en envisageant la question générale, et en se plaçant au point de vue politique le plus élevé, que la Commission propose à la Chambre, d'accord avec le Gouvernement, de maintenir le concours de l'État et de l'industrie privée tel qu'il est réglé par la loi du 11 juin 1842.

Le seul avantage que la Commission reconnaisse à l'entière exécution par l'Etat, celui des baux à court terme, qui réserve mieux la disponibilité des chemins de fer au profit de la puissance publique, ne lui a pas paru, quelque grand qu'il soit, pouvoir prévaloir sur l'impérieuse nécessité d'un vaste développement immédiat, ou sur le devoir de prudence imposé à l'État de n'y pas épuiser ses ressources.

Elle ne s'est pas arrêtée aux calculs de ceux qui considèrent le concours des Compagnies financières comme nécessairement onéreux. Dans sa pensée, ce qu'il est difficile d'apprécier, ce qui motive le dissentiment au moment où les concessions se débattent, ce n'est pas le capital à avancer par les Compagnies, il se détermine avec exactitude. Ce n'est pas l'intérêt dû à ce capital. Sur ces deux points on se met facilement d'accord. Ce

sont les chances diverses et les risques de toute nature auxquelles l'entreprise est soumise. C'est surtout l'incertitude du produit d'après la circulation probable. Là est l'inconnue pour tout le monde, État ou Compagnies, et la vraie cause des difficultés.

Après s'être prononcée, par ces considérations générales, en faveur du concours de l'industrie, la Commission en a apprécié la forme et les conditions spéciales pour le chemin de Lyon.

Elle n'a pas hésité à donner son approbation au mandat demandé par le Ministre de travaux publics, pour traiter avec des Compagnies, à des conditions fixes déterminées par la loi, sauf la durée de jouissance dont les Chambres ne fixeraient que la limite supérieure, laissant ainsi au Gouvernement, sous sa responsabilité, le pouvoir de profiter des circonstances dans l'intérêt de l'État.

Cette manière de procéder nous a semblé plus régulière, plus favorable à l'influence et à la dignité de l'Administration dans ses rapports avec les personnes, et plus conforme au caractère du pouvoir législatif, qui doit s'occuper des intérêts et des affaires abstraction faite des noms propres.

Elle a eu besoin de plus de réflexion pour déterminer le maximum de durée de la concession. C'est en effet le point délicat où se résument toutes les difficultés économiques de la question.

Il faudrait, pour sa parfaite solution, non-seulement avoir fixé, par une statistique fidèle, l'activité exacte de la circulation actuelle, mais déterminer dans ce mouvement général la part réservée aux transports de la voie de fer, prévoir encore les déplacements probables et les accroissements fu-

turs, apprécier en même temps l'influence possible sur la fortune de l'entreprise des chances de guerre, de troubles intérieurs, de crise commerciale ou économique, de révolution scientifique, et de concurrence éloignée ou prochaine.

Nous l'avons déjà dit, c'est le domaine de l'inconnu.

La Commission s'est bornée aux éléments positifs, et aux conséquences les plus vraisemblables.

Les tableaux statistiques mis sous ses yeux donnent, pour la circulation des voyageurs entre Paris et Lyon, un total de 115,000,000 de voyageurs parcourant chacun un kilomètre.

Le produit, calculé à la moyenne de six c. et demi par voyageur, serait de 7.475,000 fr.

Ici se place une observation importante : dans ces 115,000,000 de voyageurs composant le produit exprimé, figurent 1° les voyageurs qui suivent actuellement la vallée de la Seine, dans le trajet de Dijon à Paris; 2° les voyageurs qui suivent la route du Bourbonnais, entre Paris et Lyon, et dont le déplacement au profit du rail-way de Bourgogne peut n'être que momentané; 3° les voyageurs qui suivent la voie d'eau entre Châlon et Lyon. Ces derniers figurent pour 18,800,000 dans le total de 115,000,000 parcourant un kilomètre, et ils entrent dans la somme du produit pour 1 million 222,000 fr. Or, il est difficile d'apprécier, dès à présent, quelle concurrence la voie fluviale pourra soutenir contre la voie de fer, surtout à la descente.

La circulation des marchandises, d'après les mêmes documents statistiques, donne :

Pour les transports par messageries et roulage accéléré .... 16,740,000 t^{es}. parcourant un kilomètre.

A raison de 12 centimes par tonne, c'est un produit de...... 2,000,000

Pour les transports par le roulage ordinaire................ 48,240,000

Produit à 12 cent par tonne : 5,785,000 fr.

Produit total des transports opérés par les messageries et le roulage accéléré ou ordinaire, 7 millions 785,000 fr.

La circulation des voies d'eau est représentée, entre Paris et Dijon, par 115,865,000 tonnes; entre Châlon et Lyon, par 24,472,000 tonnes transportées par bateaux à vapeur et remorqueurs, et par 56,614,800 transportées par bateaux ordinaires.

Total des transports par eau, 196,051,800 tonnes.

Combien, sur ce nombre, peut-on en attribuer au chemin de fer, pour mesurer hypothétiquement son produit? C'est ce qu'il est difficile, et peut-être téméraire de vouloir déterminer dès à présent.

Cependant, en calculant que le rail-way attirera à lui un dixième des 115,000,000 de tonnes transportées par les canaux et la Seine, entre Paris et Dijon, soit.................... 11,500,000 t^{es}

Moitié des 24,000,000 de tonnes transportées sur la Saône, par les bateaux à vapeur, soit... 12,000,000

Et un dixième des 56,000,000 transportées par bateaux ordinaires

A reporter..... 23,500,000

Report....	23,500,000 fr.
sur la même rivière, soit.......	5,600,000
On doit se rapprocher de la vérité.	
On a ainsi un total rond de.	29,000,000
donnant un produit, à 10 centimes, de..................	2,900,000
En additionnant les divers produits des transports de marchandises qui viennent d'être appréciés, on trouve un produit de..	10,685,000 fr.
En y ajoutant les produits des voyageurs........................	7,475,000
On a pour total.............	18,160,000

Peut-être serait-il juste de faire une réduction d'un cinquième, soit un million, sur le produit du roulage ordinaire, dont les transports entiers ont été comptés dans les calculs qui précèdent. Il est probable, en effet, que les frais accessoires étant les mêmes pour les petits et les grands parcours, il y aura toujours économie à se servir du roulage pour les transports de peu d'étendue, en évitant les frais de chargement, de déchargement et de camionnage. Il resterait un produit brut de 17,000,000 fr.

Les frais d'exploitation peuvent être évalués à 50 pour cent. C'est la moyenne de la dépense de tous les chemins anglais. Pour le chemin de Rouen, elle a été de 46 pour cent.

Le produit net du chemin de Lyon serait ainsi de........................ 8,500,000 fr.

Le capital nécessaire pour la

pose des rails, la fourniture du matériel roulant et de tous les autres frais accessoires de l'exploitation, ne peut être évalué à moins de 150,000 fr. par kilomètre, soit pour les 520 kilomètres du chemin de fer de Lyon, ... 78,000,000

Un produit de 8,500,000 fr. pour un capital de 78,000,000 fr., c'est environ 11 pour cent. L'État venant à partage après le prélèvement de 8 pour cent par la Compagnie, l'intérêt perçu par celle-ci serait en réalité de 9 1/2 pour cent dès les premières années :

Soit 5 pour cent pour l'intérêt du capital;
2 pour cent d'amortissement;
2 1/2 pour la rémunération du travail industriel.

Le produit de l'embranchement de Troyes n'a pu être soumis aux mêmes calculs. Le Commission estime qu'il ne changera pas les proportions qui sont indiquées ici.

Ce résultat que l'esprit de conjectures peut, à des points de vue divers, ou réduire ou enfler, selon le degré de confiance accordé à l'avenir, et que votre Commission a jugé être, sinon assuré, du moins vraisemblable, ne lui a pas paru de nature à modifier la latitude que le projet demande pour le Gouvernement.

Elle désire sincèrement l'intervention de l'industrie privée et son association à l'État dans l'esprit et dans la mesure de la loi de 1842. Elle com-

prend que le concours offert doive être profitable à l'industrie, elle le veut, et loin de regretter les succès promis à ces grandes entreprises, elle y voit un gage heureux d'activité pour l'avenir par le développement certain du goût et des habitudes fécondes de l'association. Elle espère toutefois, en laissant avec confiance au Ministre la liberté dont lui-même a posé la limite, et sans se dissimuler ce qu'il y a d'arbitraire et d'incertitude dans de telles appréciations, que, profitant des circonstances favorables et de cette concurrence qui déjà s'agite autour de lui, il pourra réduire la durée de la jouissance au-dessous de trente ans.

Mais, si la Commission a craint de compromettre les négociations du Ministre en gênant sa liberté d'action, et si, par ce motif, elle s'abstient de proposer l'abaissement du maximum de durée de la concession à consentir, elle est restée convaincue par les calculs dont elle soumet les éléments à la Chambre, qu'il n'y a aucun motif de n'admettre l'État à prendre part aux bénéfices qu'après les cinq premières années de l'exploitation : elle a rectifié sous ce rapport la rédaction de l'art. 35 du cahier des charges.

Il a été expliqué plus haut comment le concours des Compagnies financières, appelées à poser les rails et à faire ainsi l'avance d'un capital considérable, ne doit pas être considéré comme onéreux à l'État pour les conditions de cette avance, qui n'est en dernière analyse qu'un prêt d'une nature particulière, parce que les risques de la spéculation et l'incertitude du produit inconnu qui constituent les seules difficultés d'appréciation au moment où intervient la convention, existent tout entiers et au

même degré dans l'hypothèse où l'État, ayant posé les rails, le traité à conclure n'aurait à régler que les conditions de l'exploitation.

La seule différence entre les deux situations réside dans la durée de la concession. Dans le premier système, la Compagnie qui a fourni les rails est indemnisée par une concession plus longue; s'il y a eu erreur, elle pèse plus longtemps sur la partie qui s'est trompée. Elle est plus tôt réparable, dans le système d'un bail d'exploitation pure et simple d'une durée nécessairement plus limitée.

L'art. 32 du cahier des charges, en stipulant une faculté de rachat au profit de l'État, a eu pour objet de tempérer les inconvénients des longues concessions sous deux points de vue.

Si un intérêt d'État, politique ou économique, exige que le chemin de fer soit libre aux mains de la puissance publique, l'Etat rachètera. Plus souvent la faculté de rachat, par sa vertu comminatoire, ne sera pour le Gouvernement qu'un moyen d'influence sur la Compagnie exploitante, pour en obtenir les réductions justement réclamées par les besoins publics.

La combinaison du projet amendé par la Commission, d'accord avec le Gouvernement, pour fixer les bases du rachat, est aussi simple qu'équitable. La faculté existe pour l'Etat à partir de la douzième année de l'exploitation. De ce moment, le rachat peut s'opérer successivement par annuités égales au produit net moyen des cinq années qui ont précédé le rachat. Il y est ajouté une prime représentant l'accroissement probable du produit pendant les années qui resteraient à courir, et dont la Compagnie serait privée. Cette prime est d'un tiers, d'un quart ou d'un cinquième, suivant l'époque où

la faculté est exercée, et dans le cas seulement où le produit moyen, calculé comme base de l'annuité, et ainsi accru d'un tiers, d'un quart ou d'un cinquième, ne dépasserait pas 8 pour cent, c'est-à-dire 6 pour cent, intérêt dû au capital industriel, et 2 pour cent d'amortissement.

Au-delà de 8 pour cent, comme, l'exploitation durant, l'État aurait reçu la moitié du produit, la prime à ajouter à l'annuité pour la compléter, descendra au sixième, au huitième ou au dixième, c'est-à-dire qu'elle diminuera de moitié aux époques correspondantes.

L'État rachètera donc sur le pied de la valeur réelle et actuelle de la chose rachetée, sauf une prime modérée qui ne représente après tout qu'un accroissement probable dont l'État s'attribue le bénéfice en dépossédant la Compagnie.

Sauf les deux modifications relatives au droit de partage de l'État et à la faculté de rachat, les autres dispositions du cahier des charges, ou ont été maintenues telles qu'elles avaient été présentées par le Gouvernement, ou n'ont été l'objet que de modifications consenties par lui, et presque toutes consacrées par les votes de la Chambre à l'occasion du chemin de Nîmes à Montpellier.

Les tarifs n'ont donné lieu à aucune observation. Ils nous ont paru en rapport avec les services rendus et les besoins du commerce.

L'art. 2 dispose que la station de Paris sera distincte de celle du chemin de fer de Paris à Orléans.

La Commission a partagé sur ce point l'avis du Gouvernement. Elle a pensé qu'il y aurait imprudence à ne pas pourvoir dès à présent même aux besoins de l'avenir. Agir autrement ce serait s'ex-

poser ou à un encombrement facile à concevoir dans une seule gare qui recevrait tous les arrivages de Nantes, Bordeaux, Lyon, Marseille et tout le centre de la France, ou à l'obligation dangereuse de fonder à tout prix un établissement nécessaire, après le rehaussement de toutes les valeurs dans un quartier qui, sous l'influence inévitable des chemins de fer, s'enrichit chaque jour.

L'art. 8 réserve à l'Administration le droit de faire augmenter le nombre des voies aux abords des gares, pour éviter le danger de cet encombrement. Nous avons voulu que cet article pourvût d'une manière complète à toutes les nécessités de cette nature, et nous en avons modifié la rédaction dans ce but. Dans la pensée de la Commission, la rédaction nouvelle arme l'Administration du droit de faire augmenter le nombre des voies jusqu'à Juvisy, par exemple, si les besoins de la circulation et un intérêt de sûreté publique paraissaient l'exiger.

Enfin, sur la demande du Ministre, nous avons, par l'art. 45, porté de six à huit ans le délai dans lequel les travaux devront être exécutés par l'Etat, en considération de l'extension donnée à la ligne, et de l'augmentation de travail et de dépense qui en résultera.

Avec ces amendements principaux et quelques modifications accessoires justifiées par le vote récent de la Chambre, la Commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Article premier.	Article premier.
Une somme de cinquante millions de fr. (50,000,000 fr.) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée comprise entre Paris et Dijon.	Une somme de 71,000,000 francs est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée comprise entre Paris et Dijon, et de la partie comprise entre Châlon-sur-Saône et Lyon.
Le tracé du chemin de fer sera dirigé par les vallées de la Seine, de l'Yonne et de l'Armançon.	Le tracé sera dirigé par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon, de la Brenne, de l'Oze et de la Saône.
	Art. 2.
	Il sera établi un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine. Une somme de 15,000,000 de francs est affectée à cet embranchement.
Art. 2.	Art. 3.
Sur l'allocation de cinquante millions mentionnée en l'ar-	Sur les allocations mentionnées aux articles précédents,

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

ticle précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions de francs (4,000,000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de dix millions de francs (10,000,000 fr.)

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas trente années, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de Paris à Châlon-sur-Saône, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

Art. 4.

La convention à passer en vertu de la présente loi, ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

Art. 5.

La Compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constituée en société anonyme duement autorisée, conformément à l'art. 37 du code de commerce.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions de francs, et sur l'exercice de 1845, un crédit de dix millions de francs.

Art. 4.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas trente ans, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de Paris à Lyon et l'embranchement de Troyes, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

Art. 5.

Comme l'art. 4 du projet.

Art. 6.

Comme l'art. 5 du projet.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Art. 6.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transports de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 7.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 7.

Comme l'art. 6 du projet.

Art. 8.

Comme l'art. 7 du projet.

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A CHALON-SUR-SAONE.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer de Paris à Châlon-sur-Saône, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés :

Art. 2.

Des stations principales seront établies à Paris, à ou près de Melun, de Montereau, de Sens, de Joigny, de Tonnerre, de Dijon, de Beaune et de Châlon.

La station de Paris sera distincte de celle du chemin de fer de Paris à Orléans.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignés, le Ministre des travaux publics se réserve

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON,

ET DE L'EMBRANCHEMENT DE TROYES.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer de Paris *à Lyon et de l'embranchement de Troyes*, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminées.

Art. 2.

Des stations principales seront établies, *pour le chemin de Paris à Lyon*, à Paris, à ou près de Melun, de Montereau, de Sens, de Joigny, de Tonnerre, *de Montbard*, de Dijon, de Beaune, de Châlon, *de Mâcon, de Villefranche et à Lyon ; et, pour l'embranchement, à ou près de Nogent et à Troyes.*

(Le reste comme au projet.)

N° 134.

d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'homologation du présent bail, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre, qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 45 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au-delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'Etat

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 3.

Comme au projet.

ne tiendra compte à la Compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

Art. 4.

A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

Art. 5.

Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'Etat, il sera dressé contradictoirement, entre l'administration et la dite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages d'art construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments de stations et de tous autres construits par l'Etat, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

Art. 6.

Les plans et profils de toute sorte, tant de la ligne que des gares, stations et ateliers, seront communiqués à la Compagnie sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies des dits plans et profils.

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 4.

Comme au projet.

Art. 5.

Comme au projet.

Art. 6.

Comme au projet.

Art. 7.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

1° A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes et le sable de fondation des voies ;

2° A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation ;

3° A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie, celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du Gouvernement et de la Compagnie, être fourni et posé par les soins de l'Administration, et, en ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

Art. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 9.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, *sur la longueur qui sera déterminée* par le Ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 9.

§ 1er. — Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Le poids des rails variera de trente à trente-cinq kilogrammes par mètre courant.

Art. 10.

La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre moyennant, un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

Art. 11.

Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés, et cinquante centimètres de largeur au plafond

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 13.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres, ou un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera au moins de un mètre quatre-vingts centimètres, et, au plus, de deux mètres, mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie,

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites où à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Le poids des rails *sera de trente kilogrammes au moins* par mètre courant.

Art. 10.

Comme au projet.

Art. 11.

Comme au projet.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.
— Supprimé.

Comme au projet.

Art. 13.

Comme au projet.

Art. 14.

§ 1er — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire, etc. (Le reste du paragraphe comme au projet.)

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de 1re classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de la 2e classe seront couvertes et fermées à glaces;

Celles de la 3e classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer, sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, daus le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toute classe, soit en wagons de marchandises ou de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures wagons et plates] formes, en raison de l'accroissement de la circulation, et sur les réquisitions qui lui seront adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 16.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer, et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation, dans le délai d'un an stipulé à l'art. précédent, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à l'achèvement des travaux et au complètement du matériel, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des ma-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Les paragraphes 2, 3 et 4 comme au projet.

§ 5. — Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces *et à banquettes rembourrées.*

Le § 6 comme au projet.

§ 7. — Les wagons de marchandises et de bestiaux et *les plates-formes* seront de bonne et solide construction.

Art. 15.

Comme au projet.

Art. 16.

Comme au projet.

tériaux et du matértel approvisionnés, et des parties du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée ainsi que le matériel installé sur la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans les travaux ou dans la fourniture du matériel proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 17.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du présent bail,

1° De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, et les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires ;

2° D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins ;

3° Enfin, de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 5.—Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai *de trois mois*.

(Le reste du § et les autres §§ de l'article, comme au projet.)

Art. 17.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT

Art. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution de l'article 15 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 19.

La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordé par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 20.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 18.

Comme au projet.

Art. 19.

Comme au projet.

Art. 20.

§ 1er. — Pour indemniser la Compagnie des dépenses

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

---

elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, mais qui ne pourra excéder trente années, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin, par l'art. 15 ci-dessus l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections du chemin de fer, qui lui seront successivement livrées, avant l'achèvement entier de la ligne.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne: ainsi, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, il paiera comme quatre cents kilogrammes, etc.

Les voitures dont le poids serait inférieur à une tonne, seront comptées pour une tonne.

Le poids de la plate-forme ne sera, dans aucun cas, ajouté au poids de la voiture pour l'établissement de la taxe à percevoir.

L'Administration se réserve de déterminer par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

§ 2 et 3 comme au projet.

§ 4.—Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par *centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes.*

§ 5 et 6 comme au projet.

§ 7.—L'administration se réserve de déterminer par des réglements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs *et de marchandises* et les convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

§ 8 comme au projet.

places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

---

§ 9 comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

	TARIF. — Par tête et par kilomètre.	PRIX DE péage f. c.	PRIX DE transport. f. c.	TOTAL. f. c.
Voyageurs non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes garnies et fermées à glaces. (1re classe)................	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe)................	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait....................	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs..........	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres..	0,02	0,01	0,03
Poissons.	Huîtres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs.....	0,03	0,02	0,05
Houille.	Par tonne et par kilomètre.	0,07	0,055	0,125
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés....	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler, dit de corde); perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles; plomb en saumons.	0,09	0,07	0,16

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
		f. c.	f. c.	f. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)................	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)........................	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)................	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait............	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs.....................	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,02	0,01	0,03
Poissons.	Huîtres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs...............	0,03	0,035	0,125
Houille.	Par tonne et par kilomètre.........	0,07	0,02	0,05
Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés..............................	0,10	0,08	0,18
	2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons..........	0,09	0,07	0,16

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
		f. c.	f. c.	f. c.
	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes........	0,08	0,06	0,14
Objets divers, par tonne et par kilomètre.	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur................	0,15	0,10	0,25
	Voiture à quatre roues à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..................	0,18	0,14	0,32
	Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.			
	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi......	0,15	0,10	0,25
	Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.			

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

		TARIF.	PRIX DE péage. fr. c.	transport. fr. c.	TOTAL fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite de marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais; pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes...... .	0,08	0,06	0,14
Par pièce et par kilomètre		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur........................	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur........................	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.)			
Par tonne et par kilomètre.	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi...	0,15	0,10	0,25
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration aura le droit de déclarer la réduction une fois consentie obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature; la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 10. — Comme au projet, et ajouter : *Une lettre de voiture sera délivrée à l'expéditeur, sur sa demande.*

§ 11. — Comme au projet.

§ 12. — Comme au projet, en terminant ainsi le paragraphe : de trois mois au moins *pour les voyageurs*, et un an *pour les marchandises*.

§ 13. — Comme au projet.

§ 14. — La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur le prix d'un des objets portés au tarif, *elle devra, avant de le mettre à exécution, en donner connaissance à l'Administration*, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs ; la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai *d'un an*.

§ 15. — *En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.*

§ 16. — Comme au projet.

§ 17. — Les voyageurs pourront rester dans leur voiture en payant chacun le prix d'une place de troisième classe.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 21.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de vingt kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 22.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 23.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500);

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000);

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement com-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 21.

Comme au projet, en substituant 30 kil. à 20.

Art. 22

Comme au projet.

Art. 23.

Comme au projet.

§ 6. — Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie *transporte* les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et *laisse* circuler les voitures (Le reste comme au projet).

pris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 24.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets, colis, ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc., etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40 cent.).

Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

Art. 25.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 24.

§ 1er. — Comme au projet.

§ 2. — 1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans ce tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes.

§ 3. — Comme au projet.

§ 4. — 3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de *cinquante* kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de *cinquante* kilogrammes d'objets expédiés *par une même personne à une même personne* et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc.

§ 5. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés *annuellement* par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

§ 6. — Néanmoins, au-dessus de *cinquante* kilogrammes, etc. Le reste comme au projet.

§ 7. — Supprimé.

Art. 25.

§ 1er — Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions sti-

au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 26.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 37 ci-dessous prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leur rapport avec le service du chemin de fer.

pulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, *dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement*, et sans tour de faveur, etc.

§ 2. — Comme au projet, en mettant : seront fixés *annuellement*.

§ 3. — Comme au projet.

§ 4. — Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, *avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration*, *et ces arrangements profiteraient* également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 26.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 27.

Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 28.

Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes, et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 29.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et le courrier. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 27.

§ 1er. — Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, *envoyés en congé pour appartenir à la réserve, ou rentrant dans leurs foyers après libération*, ne seront assujettis, eux et leur bagage, qu'à moitié de la taxe du tarif ci-dessus.

§ 2. — Comme au projet.

Art. 28.

Comme au projet.

Art. 29.

§ 1er. — Les dépêches, accompagnées *des agents nécessaires au service*, seront transportées, etc.

§ 2. — A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et *les agents de l'administration des postes*. La forme, etc.

§ 3. — Comme au projet, en ajoutant à la fin du paragraphe : *Et le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.*

---

marche et les stationnements seront réglés par le Ministre des finances.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, elle paiera cinquante centimes (50 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

La Compagnie pourra placer dans ces convois spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

En dehors des heures ordinaires de départ, l'administration pourra requérir pour le transport exceptionnel des dépêches et sauf l'observation des règlements de police, des convois spéciaux soit de jour soit de nuit, moyennant paiement d'une indemnité qui sera réglée de gré à gré ou à dire d'experts.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 4 et 5. — Comme au projet.

§ 6. — Comme au projet, en terminant ainsi le paragraphe : Elle paiera *vingt-cinq centimes* par kilomètre et par *chaque* voiture *ajoutée à* la première.

§ 7. — Comme au projet, en rédigeant ainsi la fin du paragraphe : Seront toujours placées, *au lieu du départ*, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

§ 8. — Comme au projet.

§ 9. — *Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.*

§ 10. — *Le prix sera ultérieurement* réglé de *gré à gré reent l'Administration et la Compagnie.*

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 30.

La Compagnie sera tenue de recevoir et de transporter à moitié de la taxe du tarif, les voitures cellulaires employées au transport des condamnés, à charge, par le Gouvernement, de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer.

Art. 31.

Les rails, coussinets, traverses, et, en général, la voie de fer et ses dépendances, que la Compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution des présentes, seront, par ce fait même, incorporés au domaine public, et ne seront plus la propriété de la Compagnie.

Les machines, voitures, wagons, et en général tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la Compagnie, deviendront immeubles par destination, et ne pourront, ainsi que les objets compris dans le paragraphe précédent, être aliénés par la Compagnie qu'à charge de remplacement.

Art. 32.

A toute époque, après l'expiration des douze premières années, à dater du terme fixé par l'article 15, pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail. Pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'Etat à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 30.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leur dimension déterminée par arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes ou prisonniers placés dans des wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Art. 31.

Comme au projet

Art. 32.

§ 1er. — Comme au projet.

Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le sixième de son montant, si la résiliation a lieu dans la première période de six années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement; un huitième, si la résiliation n'est opérée que dans la seconde période de six années, et un dixième seulement pour la dernière période de six années.

Le produit net moyen, accru, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur ni au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni à dix pour cent du capital dépensé par la Compagnie, pour la mise en exploitation de la ligne entière, et dont il est fait mention à l'article 35 ci-après.

Art. 33.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer, et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics au nom de l'Etat, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation, tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'art. 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succèdera, dans le délai de trois mois à partir de l'expiration du présent bail.

Art. 34.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 2. — Comme au projet, en ajoutant ce qui suit : *Cet accroissement sera porté respectivement au tiers, au quart et au cinquième pour les périodes ci-dessus désignées, si le produit net moyen n'atteint pas le taux au-delà duquel l'État est appelé au partage des bénéfices, sans néanmoins que l'annuité ainsi formée puisse excéder celle à laquelle le concessionnaire aurait droit si le produit net moyen avait atteint le taux de partage.*

§ 3. — Comme au projet.

§ 4. — Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Art. 33.

Comme au projet.

Art. 34

Comme au projet.

---

d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser aux termes de l'article précédent.

Art. 35.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'État, pour la location du sol du chemin de fer et des travaux exécutés sur les fonds du Trésor public; mais à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'État, à titre de prix de ferme.

Néanmoins, cette attribution ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à six pour cent du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de un pour cent de ce capital entier.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 36.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Quant aux bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, ils seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera établi

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 35.

Dès la première année, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'État à titre de prix de ferme. Cette attribution sera définitive et ne pourra donner lieu à aucune répétition. Si le produit net des années suivantes n'atteint pas huit pour cent du capital dépensé, l'attribution en faveur de l'État ne s'exercera de nouveau qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures, auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à six pour cent du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de un pour cent de ce capital entier.

Comme au projet,

Art. 36.

Comme au projet.

que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

Art. 37.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents sont obligatoires pour la Compagnie, et pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 38.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer dont l'exploitation fait l'objet du présent bail, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 39.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 37.

Comme au projet.

Art. 38.

Comme au projet.

La Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucune *interruption* du service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 39.

Comme au projet.

dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 40.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer de Paris à Châlon, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le dit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Les Compagnies d'embranchements ou de prolongements pourront déposer sur les différents points de la ligne principale, les voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et au retour, prendre sur les points de la ligne principale, les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à Châlon, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi, dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 40.

§ 1er. —Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront les chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer de Paris *à Lyon*, *ou sur l'embranchement de Troyes*, auront, etc. (Le reste comme au projet.)

§ 2. — Comme au projet.

§ 3. — Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris *à Lyon* ou *l'embranchement de Troyes*, n'userait pas (Le reste comme au projet).

Gouvernement y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seraient ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris à Châlon, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

3° Si le prolongement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si le prolongement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Conformément à l'article 47 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, la Compagnie pourra faire circuler ses voitures, wagons et machines, sur le chemin de Paris à Orléans, section de Corbeil, en payant aux concessionnaires de ce chemin le droit de péage réduit de 25 pour 100, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du dit article.

Art. 41.

Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et aux risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du Ministre des travaux publics, et la Compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Lorsque la décision qui aura prononcé la résiliation sera devenue définitive, il sera procédé immédiatement, par

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 41.

Comme au projet.

voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer, sur les clauses du présent bail et sur la mise à prix de la jouissance de la voie de fer et du matériel d'exploitation.

L'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un cautionnement.

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable, sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'État sur ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayants-droit.

Les soumissions pourront, d'ailleurs, être inférieures à la mise à prix.

S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin restera à la disposition de l'Etat, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier déchu, qui n'aura rien dès lors à réclamer pour les machines, voitures et wagons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 42.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'Etat, de faire circuler sur les dites parties les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 43.

Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Comme au projet.

Art. 42.

Comme au projet.

Art. 43.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

Art. 44.

Il sera institué près de la Compagnie un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement du commissaire restera à la charge de la Compagnie. Les frais de surveillance, mis à la charge de la Compagnie par le présent article et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de quarante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 45.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article 1er du présent bail, devra être faite à la Compagnie dans le délai de six années, à partir de l'approbation de la convention à intervenir. Si, dans les délais ci-dessus stipulés, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'art. 3 du présent bail, il sera tenu compte à la Compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisée et engagée pour les parties de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour 100 des sommes dépensées sur ces parties.

Art. 46.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 44.

Comme au projet.

Art. 45.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'art. 1er du présent bail, devra être faite à la Compagnie dans le délai de *huit* années, à partir de la *promulgation de la présente loi.*

Le reste de l'article comme au projet.

Art. 46.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT

Art. 47.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Dijon.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Dijon par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Côte-d'Or.

Art. 48.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Côte-d'Or, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 49.

Avant l'homologation de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de deux millions en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les deux mois qui suivront la susdite homologation, la Compagnie sera tenue de fournir, comme supplément de cautionnement, une valeur de deux millions de francs.

Les sommes déposées par la Compagnie, soit avant, soit après l'homologation de la convention, seront rendues par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 47.

Comme au projet.

Art. 48.

Comme au projet.

Art. 49.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

En cas de déchéance de la Compagnie, la dite somme ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

Art. 50.

Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 50.

Comme au projet.

(N° 135.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi, tendant à réunir en une seule municipalité, les communes de Duhort et Bachen (Landes),*

PAR M. DRAULT,

Député de la Vienne.

Séance du 1er Juin 1844.

MESSIEURS,

Le Gouvernement vous a présenté un projet de loi ayant pour but de réunir en une seule commune, les communes de Duhort et de Bachen, situées dans le canton d'Aire, arrondissement de Saint-Sever, département des Landes.

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

Ce projet de réunion a trouvé bien des oppositions. La commune de Bachen, qu'il s'agit de réunir à Duhort, n'a rien négligé pour faire connaître sa volonté contraire et la justifier. D'abord les habitants se sont rendus en grand nombre à l'appel de M. le Juge-de-paix du canton, chargé de dresser un procès-verbal *de commodo et incommodo*, et ont protesté plusieurs par des déclarations longuement motivées, contre toute pensée de réunion. Le conseil municipal de la commune, dans sa délibération du 4 juillet dernier, s'est prononcé à l'unanimité contre la proposition, et a déduit ses motifs : il s'étonne qu'on songe à supprimer une commune, autrefois chef-lieu de paroisse, indépendante de temps immémorial, qui s'est toujours administrée par elle-même soit comme paroisse, soit comme commune, et qui, par la sagesse et l'économie de son administration, a toujours trouvé, malgré la médiocrité de ses revenus, les ressources nécessaires pour subvenir à ses charges et à ses dépenses : il croit que la réunion de Bachen à Duhort, commune déjà fort étendue, amènera de grandes difficultés d'administration ; enfin, il exprime la crainte qu'il regarde comme fondée, que la commune réunie ne soit traitée un peu en étrangère, et qu'elle n'ait pas une juste part aux avantages, quand bien certainement on ne l'oubliera pas dans la répartition des charges.

Les habitants de la commune de Duhort, appelés pour donner leur avis au procès-verbal *de commodo et incommodo*, ouvert le 16 mars 1843 par M. le Juge-de-paix au chef-lieu de la commune, se sont abstenus de se présenter ; mais leur volonté a été exprimée par leur conseil municipal.

Considérant que la commune de Bachen repousse le projet de réunion, et que, de son côté, la commune de Duhort, telle qu'elle existe, s'est toujours trouvée et se trouve toujours dans la situation la plus favorable, le conseil municipal de cette dernière commune exprime à l'unanimité le vœu qu'on la maintienne dans ses anciennes limites, et demande que ce vœu soit confirmé par l'autorité supérieure.

Le conseil d'arrondissement de Saint-Sever, dans sa session de 1843, a estimé, sans donner d'autres motifs, qu'il y avait lieu de rejeter un projet de réunion, repoussé par le vœu de la population des deux communes.

Le géomètre en chef du département des Landes, consulté sur la question, ne pense pas que la réunion proposée soit nécessaire ni à l'une ni à l'autre commune. Celle de Duhort, dit-il, riche par son vaste et productif territoire et par ses usines, n'a pas besoin d'annexe, et Bachen, par son heureuse position sur l'Adour, dont la navigation sera tôt ou tard améliorée, prendra nécessairement un jour de l'accroissement. Au surplus, avec quelques sacrifices, elle pourvoit à ses dépenses. Le géomètre, se prononce donc pour le rejet de la proposition.

Le directeur des contributions directes du département est également contraire à la réunion. Il pense que cette mesure est inutile; que, dans tous les cas, elle est tardive, par la raison que la confusion des deux communes rendrait nécessaires des modifications au plan, et la refonte des opérations des expertises, afin que les cotisations individuelles puissent conserver leur même allivrement.

Le premier avis favorable est celui du sous-pré-

fet de Saint-Sever, à la date du 22 juillet dernier. Il importe, dit-il, que la commune de Bachen, qui ne renferme environ que deux cents habitants, et qui ne possède pas les revenus suffisants pour faire face à ses dépenses ordinaires, soit réunie à une autre. Or, il trouve convenable de la réunir à Duhort comme la plus voisine, à laquelle Bachen est déjà réunie pour le culte.

Le conseil général, dans sa session de 1843, sur un rapport en sens contraire de sa troisième Commission, se prononce pour la réunion, par les motifs qui ont déterminé le sous-préfet.

M. le Préfet des Landes, par son avis du 26 janvier dernier, considérant le peu de population de Bachen et la modicité de ses revenus, conséquemment l'impossibilité pour cette commune de former une administration assez capable et de suffire à ses dépenses, estime qu'il y a lieu de la réunir à Duhort, dont elle dépend déjà pour l'instruction primaire et pour le culte. Il répond à l'objection du géomètre-en-chef, en disant qu'il ne pense pas qu'il soit possible d'améliorer l'Adour à la hauteur des possessions de Bachen, et il rassure les habitants de cette dernière commune, en leur donnant l'assurance que si, comme ils en manifestent la crainte, ils venaient à être froissés dans leurs intérêts par la majorité du conseil municipal, et par l'autorité administrative de la nouvelle commune, l'intervention du préfet ne leur ferait pas défaut.

Telles sont les raisons invoquées pour et contre la réunion projetée; raisons que nous avons jugé utile de déduire avec quelque détail.

Le Gouvernement a cru devoir passer outre aux objections, et il a présenté d'abord à la Chambre

des Pairs, qui l'a adopté dans sa séance du 15 avril dernier, et, depuis, il a soumis à notre sanction, comme je l'ai dit, le projet de loi tendant à placer les communes de Bachen et de Duhort sous l'administration d'une seule municipalité.

Devons-nous accorder la sanction qu'on nous demande? Telle est la question que votre Commission s'est posée, et qu'elle a résolue affirmativement.

Si l'on s'arrêtait à la surface des choses, sans doute, on serait tenté de se rendre aux motifs donnés par la commune de Bachen, pour repousser l'adjonction proposée. Cette commune, malgré sa population si petite et son revenu si restreint, s'est toujours, comme elle le dit, suffi à elle-même, et il est prouvé par les pièces du dossier, que ses administrateurs actuels sont fort capables. Au surplus, pas un seul fait n'est cité dans l'instruction, pour induire à penser qu'un service quelconque ait souffert dans la commune; il est donc fort probable, d'après le silence gardé par M. le Préfet des Landes sur ce point, que Bachen pourvoit à ses besoins, et qu'elle est dirigée par une municipalité qui tire tout le parti possible de sa position. Sans contredit, cette commune pourrait se maintenir ainsi bien longtemps, peut-être sans inconvénients graves, et votre Commission s'explique comment, dans la crainte d'une communauté dont Bachen s'exagère les désavantages, s'il doit y en avoir, cette commune met tous ses efforts à conserver son existence séparée.

Mais l'Administration supérieure a dû voir les choses de plus haut : en effet, une commune ne peut pas se dire dans une bonne situation, par cela seul qu'elle parvient à payer ses dépenses à l'aide

de sacrifices extraordinaires, et encore en admettant qu'il ne lui surviendra pas de charges imprévues. Une commune, dans de telles conditions, ne peut pas et ne doit pas être maintenue dans son individualité, car elle végète plutôt qu'elle ne vit, et est impuissante contre le moindre accident qui peut survenir. C'est précisément le cas dans lequel elle se trouve.

Son territoire est de 586 hectares, et sa population de 203 habitants; elle ne possède que 116 fr. 97 c. de revenus ordinaires. Avec sa population si peu nombreuse, est-elle sûre d'avoir, dans tous les temps, une administration suffisamment capable? Quand ses ressources sont si minimes, n'est-elle pas obligée, pour pourvoir à ses services les plus indispensables, de s'imposer tous les ans, des charges extraordinaires qui l'accablent? Que deviendrait-elle, si, un jour, elle était appelée à supporter des dépenses considérables, qu'il n'est peut-être pas impossible de prévoir? Le préfet des Landes, a donc obéi à une pensée sage, quand il a formé le projet de réunir Bachen à une commune voisine, et cette commune voisine devait être naturellement celle de Duhort. Il suffit, en effet, Messieurs, de jeter les yeux sur le plan des lieux, pour être pénétré de la convenance de cette réunion. La commune de Bachen qui longe celle de Duhort, dans sa partie est, en semble le complément. Au moyen de son adjonction la commune de Duhort qui portera désormais le nom de Duhort-Bachen, présentera une circonférence parfaite, dont tous les points seront également éloignés du chef-lieu qui figure au centre de l'agglomération.

Les habitants de la partie de Bachen n'auraient

pas, vous le sentez, Messieurs, le droit de se plaindre de leur éloignement du siége de leur nouvelle administration; car, ainsi que vous l'avez remarqué dans l'exposé des faits, ils sont déjà réunis à Duhort pour le culte et l'instruction primaire, circonstances qui déposent assez et surtout la dernière, de la facilité des communications entre les deux territoires.

La réunion que nous vous proposons de voter est, il faut bien le dire, le dernier acte de la confusion des deux communes destinées à composer un seul tout. N'est-ce pas de son propre mouvement, en effet, que, dans l'impuissance de se soutenir par ses forces uniques, Bachen a proposé à Duhort cette communauté du culte et de l'instruction primaire, qui existe depuis longtemps déjà? N'est-il pas convenable d'en finir et de soumettre les deux communes à une fusion totale d'intérêts et d'administration, qui est, il faut le reconnaître, une nécessité pour la commune de Bachen?

L'un des avantages de cette fusion, au point de vue administratif, sera de mettre fin à une comptabilité double et promiscue, pour faire place à une comptabilité unique et non sujette à des variations que le changement de volonté ou de la situation financière de l'une des communes pouvait provoquer chaque année.

Les intérêts bien entendus des deux communes commandaient également la fusion. La partie de Bachen, qui, dans son état d'isolement, suffisait à grand'peine aux premières nécessités de son administration, et devrait renoncer à tout espoir d'amélioration matérielle, aura désormais, grâce à sa position nouvelle, la certitude de voir tous ses besoins largement satisfaits. Les cas extraordinaires

ne seront plus à craindre pour elle, puisqu'une riche communauté sera obligée d'y pourvoir.

Quant à Duhort qui se suffisait aisément et qui, par cette raison, repoussait la réunion, elle n'aura pas non plus à se plaindre de la communauté qu'on lui impose. Si l'adjonction de Bachen augmente un peu les soins de l'autorité municipale, et lui donne à pourvoir à des charges nouvelles, il faut bien reconnaître que le surcroît d'embarras administratifs est pour ainsi dire imperceptible, et que les sacrifices financiers seront plus que compensés par l'augmentation des ressources.

Les réunions de communes ont parfois, comme le dit Bachen, donné lieu à des réclamations; la bonne intelligence ne règne pas toujours, dès les premiers temps, entre des populations, habituées à vivre indépendantes l'une de l'autre; mais cet inconvénient paraît peu à craindre pour Duhort et Bachen, qui, d'elles-mêmes se trouvaient déjà en communauté presque complète, et n'ont pas cessé de vivre dans une parfaite harmonie. Au surplus, l'intervention médiatrice et toute puissante de l'Administration supérieure est là pour apaiser les mécontentements, qui, n'ayant presque toujours pour bases que de légères blessures d'amour-propre, cèdent bientôt en présence des intérêts satisfaits.

L'objection opposée par le directeur des contributions directes du département des Landes, est un inconvénient de détail qui n'est pas de nature à arrêter un instant votre détermination.

Votre Commission a l'honneur de vous proposer l'admission pure et simple du projet du Gouvernement.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Les communes de Bachen et de Duhort, canton d'Aire, arrondissement de Saint-Sever, département des Landes, sont réunies en une seule, dont le chef-lieu est fixé à Duhort, et qui prendra le nom de Duhort-Bachen.

Art. 2.

Les communes réunies continueront à jouir séparément, comme sections de commune, des droits d'usage ou autres qui pourraient leur appartenir, sans pouvoir se dispenser de contribuer en commun aux charges municipales.

Les autres conditions de la réunion prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

(N° 136.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à une imposition extraordinaire dans le département du Bas-Rhin,*

PAR M. LE DUC D'UZÈS,

Député de la Haute-Marne.

Séance du 3 Juin 1844.

MESSIEURS,

Un rapport de M. l'ingénieur en chef du Bas-Rhin constate que sur 657 kilomètres de routes départementales, 640 sont à l'état d'entretien. Néanmoins une grande partie est dans un état qui réclame, dans l'intérêt du commerce et de l'agricul-

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis e Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

ture, de nombreux travaux; des ponts sont à construire, des rampes à rectifier, etc. Enfin, Messieurs, les 17 kilomètres restant sont en lacunes, c'est-à-dire à faire complètement. Une somme de 1,265,000 fr. est nécessaire pour l'entier achèvement de ces travaux.

Des lois, du 19 août 1835, du 6 août 1839 et du 25 juin 1841, avaient déjà autorisé le département à s'imposer extraordinairement pour ses routes départementales. Ces charges s'élevaient à quatre centimes pour les contributions foncière, personnelle et mobilière, et à trois pour celle des portes et fenêtres et des patentes. Elles prennent fin en 1844.

Dans cette situation, le conseil général s'est adressé à M. le Ministre de l'intérieur pour obtenir la prolongation pour cinq ans de ces centimes additionnels, en les portant toutefois à quatre pour toutes les branches de la contribution directe.

Le département, par une autre délibération, a demandé également à s'imposer extraordinairement un centime pour ses édifices publics, projet de loi qui sera également soumis à la Chambre. Ces deux demandes constituent seulement pour le contribuable une aggravation de charges bien minime de un centime sur les deux premières contributions directes, et de deux centimes sur les deux dernières.

Cet impôt produira environ 650,000 francs, qui permettront d'effectuer la moitié des travaux. Le département, d'ailleurs, ainsi que le constate M. le Ministre des finances, ne paie que le huitième de son revenu; les recouvrements s'y opèrent avec facilité, et les frais de poursuite y sont peu élevés.

Dans cette situation, Messieurs, votre Commission, considérant l'urgence des travaux à exécuter, la situation florissante du département, considérant aussi que l'impôt que M. le Ministre de l'intérieur vous demande d'autoriser n'est que le prolongement pour cinq ans d'une charge peu onéreuse et déjà existante, vous propose d'adopter purement et simplement le projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département du Bas-Rhin est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa séance du 30 août 1843, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1845, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées.

Art. 2.

L'ordre des travaux et l'emploi du produit de cette imposition seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 137.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi tendant à autoriser le département du Gers à s'imposer extraordinairement pour l'achèvement des routes départementales,*

PAR M. DE MESGRIGNY,

Député de l'Aube.

Séance du 5 Juin 1844.

Messieurs,

Le département du Gers possède 19 routes départementales classées, et qui présentent un développement de 574 kilomètres.

551 kilomètres sont à l'état d'entretien, mais

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

cependant ces voies de communications, que l'on dit achevées, sont loin d'être dans un état de viabilité satisfaisant. Des ponts doivent être construits, des élargissements sont reconnus nécessaires, des rampes doivent être rectifiées.

23 kilomètres sont en lacunes.

La construction et l'achèvement de ces routes départementales ont préoccupé souvent le conseil général du Gers, et, sur sa demande, une loi du 29 juillet 1840 a autorisé le département à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de *1841*, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux dont il s'agit.

Ces ressources se sont trouvées insuffisantes, et c'est en 1844 qu'expire l'imposition autorisée par la loi précitée.

M. l'Ingénieur en chef, dans un rapport très-détaillé, établit ainsi la position du département.

Au 1er janvier 1845 il y aura encore à dépenser, pour achever les routes départementales nos 15 et 17, la somme de..................	511,500f
Pour achever les lacunes des autres routes, rectifier leurs côtes rapides, construire des ouvrages d'art importants..........................	178,000
Total...........	689,500

M. le préfet du Gers déduit le montant de l'imposition des années 1843 et 1844, qui donne une somme de.........................	180,000f
et estime que les dépenses les plus urgentes restent évaluées à la somme de.	509,500

et il ajoute qu'il y a impossibilité de faire face à ces dépenses au moyen des ressources ordinaires.

Le conseil général, partageant son avis, a demandé dans sa session de 1843 l'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant les années 1845, 1846, 1847 et 1848 quatre centimes additionnels aux quatre contributions directes, pour le produit en être affecté exclusivement aux travaux neufs et grosses réparations des routes départementales.

Quatre centimes additionnels ne donnant annuellement dans le département du Gers qu'une somme de 89,419 fr., il faudrait encore six ans d'impositions extraordinaires pour arriver à un achèvement complet; mais M. le préfet pense qu'il peut arriver que quelques unes des dépenses prévues soient réduites ou puissent être payées au moyen des ressources de la deuxième section du budget, et que, d'un autre côté, on aurait toujours la faculté de demander la continuation de cette imposition; aussi est-il du même avis que le conseil général.

Cette imposition ne produira donc qu'une somme de 360,000 fr., qui sera à peine suffisante pour faire face aux travaux les plus urgents : et l'on ne peut que féliciter le conseil général du Gers, qui n'a pas voulu engager au-delà de quatre ans l'avenir du département.

La situation financière du département du Gers ne peut s'opposer à cette imposition; cependant les recouvrements ne sont pas au courant, les frais de poursuites y dépassent la proportion moyenne du royaume; mais le rapport de l'impôt foncier en principal et accessoires au revenu territorial cons-

taté en 1820, ne s'élevant qu'au sixième dans ce département, et l'imposition demandée ne devant pas ajouter aux charges actuelles des contribuables, M. le Ministre des finances, consulté, est d'avis que l'on peut donner suite à la délibération du conseil général.

D'après toutes ces considérations, Messieurs, votre Commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Le département du Gers est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant quatre ans, à partir du 1er janvier 1845, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux neufs et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée, sera déterminé chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

(N° 138.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission * *chargée d'examiner le projet de loi tendant à ériger en commune le port de la Nouvelle (Aude),*

PAR M. DE MESGRIGNY,

Député de l'Aube.

Séance du 5 Juin 1844.

Messieurs,

Les habitants du port de la Nouvelle, commune de *Sijean*, chef-lieu de canton, arrondissement de *Narbonne*, département de l'*Aude*, ont formé, en 1836, une première demande tendante à être distraits de la commune de *Sijean*, et à former une commune séparée, qui comprendrait l'*île de la Nadierre*, distraite de *Sijean*, et l'*île de Sainte-Lucie*, distraite de la commune de *Gruissan*.

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

Autrefois, le port *de la Nouvelle* dépendait de *Narbonne* ; mais l'éloignement de la commission sanitaire amenait souvent des retards déplorables dans la distribution des secours aux naufragés. Après de longs débats entre la commune de *Narbonne* et celle de *Sijean*, l'Administration a cédé sagement au désir de rapprocher du port *de la Nouvelle* le siége des fonctionnaires dont la présence immédiate pouvait être utile au bien public et à l'humanité, et ils ont été établis à *Sijean*.

En 1839, les habitants de *la Nouvelle* ayant renouvelé leur demande en distraction, les autorités administratives firent procéder à l'instruction d'un projet tendant à ériger le port de *la Nouvelle* en commune séparée, qui devait comprendre l'île de *la Nadierre*, distraite de *Sijean*, et l'île de *Sainte-Lucie*, distraite de *Gruissan*.

Une opposition très-vive des communes intéressées, et qui se prolonge encore aujourd'hui (1844), se manifesta alors de tous les côtés.

Le conseil d'arrondissement et le conseil général, consultés en 1839, rejetèrent à l'unanimité la demande du *port de la Nouvelle*.

Le géomètre en chef du cadastre repoussa aussi la demande en séparation, et, dans un long rapport motivé, il conclut à ce que cette demande soit regardée comme non-avenue.

Le directeur des contributions directes fut du même avis.

Les choses en restèrent là jusqu'en 1842, époque à laquelle les habitants de *la Nouvelle* firent une nouvelle demande, en disant que leur port prenait chaque jour de nouveaux développements, que de nombreuses maisons en pierre avait été bâties depuis peu d'années, que la population était

augmentée, que l'éloignement de *Sijean* était préjudiciable à leurs intérêts et au bien public, que la petite rivière *de Rieu*, débordant souvent, opposait des obstacles au passage et aux communications qu'il faut avoir sans retard avec la douane et la commission sanitaire qui ont leur siége à *Sijean;* que le conseil municipal avait refusé l'établissement d'un cimetière, etc., etc., etc.

Le conseil d'arrondissement et le conseil général, consultés de nouveau en 1842, ont reconnu l'opportunité de la demande, et en 1843 le conseil général et le préfet en ont fait ressortir tout l'avantage.

L'étendue du territoire *de Sijean* est de 6,612 hectares, sa population de 3,073 habitants, ses revenus sont de 6,868 fr., dont 1,156 fr. en centimes additionnels.

Suivant le projet de loi, *Sijean* céderait *à la nouvelle commune* le territoire de l'île *de la Nadierre* et celui *de la Nouvelle*, ensemble 2,550 hectares, occupés par 644 habitants; 128 fr. de centimes additionnels, et 308 fr. de produits divers.

L'étendue du territoire *de Gruissan* est de 7,104 hectares, 2,683 habitants, 748 fr. de revenus, sur lesquels 312 proviennent de centimes additionnels. Suivant le projet, cette commune céderait 1,013 hectares, 111 habitants, 50 fr. de centimes additionnels et 20 fr. de produits divers.

On reconnaît que ces communes feront un grand sacrifice de territoire : le projet a donc été rejeté par tous les propriétaires de *Sijean*, qui ont formulé une requête volumineuse;

Par les comparants à l'enquête effectuée dans la commune de *Gruissan*;

Par l'unanimité des membres des conseils munipaux assistés des plus imposés;

Par la commission syndicale de *Sainte-Lucie*;

Par le géomètre en chef du cadastre;

Par le directeur des contributions directes.

Les propriétaires de *Sijean* allèguent le peu d'importance du hameau de *la Nouvelle*; ils ajoutent que l'annonce de ce projet a causé une vive émotion dans le pays; que la banlieue réclamée par la commune de *la Nouvelle* se composerait d'une vaste étendue de terrain appelée les *garriques*, qui sert à l'élève des bestiaux, et que, cette pâture leur étant enlevée, ils en éprouveraient de grands dommages pour l'agriculture et le commerce : ces *garriques*, outre le pâturage, fournissant de la chaux et du bois. Que la vaste étendue des *garriques* donne aux nombreux troupeaux du pays une dépaissance qui permet de conserver ce genre d'industrie et d'alimenter les manufactures des départements voisins; que, si la commune est privée de cette ressource, l'industrie agricole disparaît avec elle, ainsi que les ressources que la classe ouvrière trouve dans le bois de chauffage.

Que les propriétaires de *Sijean* apporteraient dans la création de la nouvelle commune une contribution foncière de 5,463 fr. 12 c., qui grève les propriétés placées dans la circonscription projetée, tandis que 38 habitants de la Nouvelle, qui demandent la distraction, ne paient en réalité que 670 fr. 64 cent.

Dans l'enquête faite à *Gruissan*, les habitants ont déclaré qu'ils ne s'opposaient pas à l'érection de la nouvelle commune, mais que l'état de pauvreté de *Gruissan* exigeait qu'on lui conserve les centimes

additionnels que produit le territoire. Ce vote équivaut à un refus.

La Commission syndicale de *Sainte-Lucie* est d'avis qu'il ne faut pas priver *Gruissan* de ses revenus.

Les agents des contributions directes s'opposent au projet, parce qu'ils croient que les communes doivent être dépouillées de leur propriété; M. le Ministre de l'intérieur s'étonne avec juste raison que les agents des contributions directes soient tombés dans cette erreur : *le titre de la loi du 18 juillet 1827 sur l'administration communale, réservant expressément, quelles que soient les modifications apportées aux délimitations, les droits de propriété et la jouissance des biens dont les fruits sont perçus en nature.*

Votre Commission, Messieurs, a dû prendre tous les renseignements possibles pour arriver à la vérité, et voici le résumé de son travail.

Les griefs des habitants de *la Nouvelle* ne sont pas fondés; il existe un pont sur le ruisseau de *Rieu*, et le passage n'est jamais interrompu. Un adjoint a été établi dans la section de *la Nouvelle*; un vicaire a été nommé et est installé; un cimetière a été établi et clôturé en 1838. Si l'on ne considérait donc que l'intérêt particulier des communes intéressées, il n'y aurait pas lieu à la distraction, car le hameau de *la Nouvelle* ne possède pas de territoire au-delà de ses maisons, et il va se trouver par le projet de loi composé de 3,563 hectares de terres appartenant en grande partie aux habitants de *Sijean* et de *Gruissan*, qui, par ce fait, vont devenir des forains. Le but du Gouvernement doit tendre à diminuer les rouages de l'administration, et à favoriser les réunions plutôt que les distractions, car il est plus avantageux d'avoir deux communes au-dessus de leurs affaires, que trois communes pauvres.

Mais il est des circonstances où l'intérêt général doit l'emporter sur l'intérêt privé; l'établissement du port de la Nouvelle en commune séparée en est une preuve: il est constant qu'il y a accroissement dans les maisons bâties, dans les chantiers et les magasins de la Nouvelle; que la population est augmentée dans une proportion étonnante; que le mouvement des bâtiments est très-actif, surtout depuis l'occupation de l'Algérie; car il s'élève annuellement à 7 ou 800. L'intérêt du commerce, la sûreté des navires et des marchandises, la police des marins tant nationaux qu'étrangers, exigent qu'une administration municipale complètement organisée y protège efficacement tous les intérêts.

Le port de la Nouvelle est le seul qui existe dans le département de l'Aude, et il est de l'intérêt général d'en accélérer le développement; car le voisinage de l'Algérie en assure la prospérité.

Par tous ces motifs, Messieurs, votre Commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, mais avec la rectification suivante :

L'article 2 de la loi adoptée par la Chambre des Pairs est ainsi conçu :

« La limite entre les communes du port de la « Nouvelle-de-Sijean et de Gruissan est fixée sui- « vant le tracé de la ligne verte A B C D au plan « annexé à la présente loi. »

M. le préfet avait modifié la ligne divisoire proposée par les réclamants, qui aurait l'inconvénient de laisser dans la commune de *Sijean* une très-petite partie de l'île *Sainte-Lucie*, dépendant de la commune de *Gruissan*.

Nous avons donc l'honneur de vous proposer l'adoption de la loi ainsi rectifiée.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Article premier.

Le territoire du port de la *Nouvelle* est distrait de la commune de Sijean, chef-lieu de canton, arrondissement de Narbonne, département de l'Aude, et érigé en commune séparée. Le territoire de cette commune comprendra en outre l'île de Nadierre, également distraite de la commune de Sijean, et l'île de Sainte-Lucie, distraite de la commune de Gruissan, même canton.

Art. 2.

La limite entre les communes du Port de la *Nouvelle*, de Sijean et de Gruissan, est fixée suivant le tracé de la ligne verte A B C D, au plan annexé à la présente loi.

Art. 3.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui pourraient être respectivement acquis.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

La limite entre les communes du Port de la Nouvelle, *de Sijean et de Gruissan, est fixée suivant le tracé de la ligne violette au plan annexé à la présente loi.*

Art. 3.

Comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Les autres conditions de la distraction ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.	

N° 138.

(N° 159.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi tendant à autoriser la ville de Dunkerque à emprunter 190,000 fr. pour l'achèvement d'une salle de spectacle,*

PAR M. DE SAINTE-AULAIRE,

Député de la Dordogne.

Séance du 5 Juin 1844.

MESSIEURS,

La ville de Dunkerque (Nord) a été autorisée, par une loi, à emprunter une somme de 300,000 fr. pour subvenir aux frais de construction d'une salle de spectacle. L'exécution de ces travaux a eu lieu

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

en partie; mais la mauvaise qualité du sol sur lequel la construction a été établie, et plusieurs modifications apportées au projet primitif, ont augmenté la dépense de telle sorte, qu'elle dépasse de 190,000 fr. les ressources de l'emprunt réalisé.

Aujourd'hui la nécessité de terminer la construction projetée et la situation financière de la ville, dont toutes les ressources sont affectées au remboursement de ses dettes exigibles, ont déterminé l'administration municipale à solliciter l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 190,000 francs. Pour assurer le remboursement de cet emprunt, la ville de Dunkerque demande l'autorisation de s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, 5 centimes additionnels au principal de ses contributions directes.

Votre Commission a reconnu que les recettes annuelles de la ville de Dunkerque peuvent être évaluées à la somme de 320,000 fr., et que ses dépenses ordinaires atteignent le chiffre de 280,000 fr. Il existe donc un excédant annuel de 40,000 fr. environ, dont 30,000 fr. sont affectés, jusqu'en 1856, à l'amortissement de l'emprunt de 300,000 f. autorisé par la loi du 18 juillet 1837. La réserve de 10,000 fr. serait évidemment insuffisante pour parer aux diminutions éventuelles des recettes et aux dépenses extraordinaires annuelles dont le besoin ne saurait manquer de se faire sentir dans une ville importante, et pour subvenir en même temps au remboursement total du nouvel emprunt.

Le produit de l'imposition extraordinaire, et celui des centimes spéciaux destinés aux dépenses de l'instruction primaire, dont la ville ne faisait

pas usage précédemment, et qu'elle emploiera désormais, lui constituent des ressources qui s'élèveront ensemble à la somme de 17,000 fr., et suffiront, avec la portion de ses excédants de recette qui ne seront pas absorbés, à garantir le remboursement de l'emprunt dans le terme annoncé de douze années.

Dans cet état de choses, et tout en regrettant les irrégularités commises dans la conduite et l'exécution de cette construction, irrégularités qui ont amené un surcroît de dépenses aussi considérable, mais reconnaissant en même temps que cette faute ne doit pas être attribuée entièrement à la légèreté d'évaluations imprudentes, mais encore à des circonstances de terrain impossibles à prévoir; reconnaissant, d'ailleurs, l'urgence de donner le plus promptement possible à la ville les moyens de reprendre les travaux de la salle de spectacle, au sujet desquels l'entrepreneur a intenté contre elle une action judiciaire, votre Commission vous propose l'adoption du projet.

PROJET DE LOI.

Article unique.

La ville de Dunkerque (Nord) est autorisée :

1° A emprunter avec publicité et concurrence, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de cent quatre-vingt-dix mille francs, remboursable en douze années, et destinée au paiement des travaux d'achèvement de la salle de spectacle.

2° A s'imposer extraordinairement cinq centimes additionnels au principal de ses contributions directes pendant douze années, pour concourir, avec ses revenus ordinaires, au remboursement de l'emprunt.

(N° 140.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission *, chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'exécution du chemin de fer de Tours à Nantes,*

PAR M. BINEAU,

Député de Maine-et-Loire.

Séance du 6 Juin 1844.

Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis, et que vous nous avez chargés d'examiner, a pour objet l'exécution de l'un des chemins de fer qui ont été classés par la loi du 11 juin 1842.

* Cette Commission est composée de MM. Bignon, Allard, Gouin, de Chassiron, Dilhan, Dessauret, Bineau, Sévin-Mareau, et Dutier.

Aux termes de cette loi, une ligne de fer doit être dirigée de Paris sur l'Océan, par Tours et Nantes.

De Paris à Orléans cette ligne est en exploitation, elle se construit et sera bientôt achevée entre Orléans et Tours, il reste à la prolonger depuis Tours jusqu'à Nantes.

Tel est l'objet du projet dont il s'agit ici.

Par ce projet, le Gouvernement vous demande l'autorisation d'entreprendre, entre ces deux villes, les travaux que le système de la loi du 11 juin a mis à la charge de l'État, c'est-à-dire d'acheter les terrains, et de faire les terrassements, les ouvrages d'art et les stations; et il vous propose d'affecter à ces travaux une somme de 28,800,000 fr.

Pour apprécier ce projet, nous avons dû examiner s'il y a nécessité d'exécuter immédiatement ce chemin, puis nous avons étudié son tracé, sa dépense, les ressources qui peuvent y être affectées, enfin les mesures à prendre, s'il y a lieu, pour en assurer l'achèvement et l'exploitation.

Nous allons vous rendre compte, dans l'ordre que nous venons d'indiquer, des résultats de cet examen, et vous soumettre les observations qu'il nous a suggérées.

§ Ier. — *Nécessité de l'exécution immédiate.*

Pendant longtemps la France a hésité en matière de chemins de fer, et ces hésitations ne doivent pas trop être regrettées; car, si elles ont retardé l'exécution, elles nous ont permis de profiter des

leçons de l'expérience, et d'éviter une partie des fautes qui eussent été commises à l'origine.

Mais aujourd'hui nous avons assez attendu, les hésitations doivent cesser, l'expérience est faite, le temps d'agir est venu, et nous devons entrer à grands pas dans la voie de l'exécution.

Faut-il, en entrant dans cette voie, concentrer nos efforts sur une ou deux lignes? Faut-il, au contraire, les porter à la fois sur plusieurs?

Nous sommes d'avis, Messieurs, que c'est ce dernier système qu'il convient de suivre ou plutôt de continuer; car il est la base et la pensée même de la loi du 11 juin 1842, et déjà à plusieurs reprises il a eu la sanction du Gouvernement et des Chambres.

Les chemins de fer, en effet, changent trop profondement et trop vite les conditions de bien-être, de richesse, d'existence même des contrées qu'ils traversent, pour que ces changement puissent être circonscrits à quelques portions du territoire, pour que le bénéfice de ces voies nouvelles puisse être, ne fût-ce que pendant quelques années, exclusivement attribué à une direction privilégiée.

Il ne faut donc pas concentrer nos efforts, il faut les étendre, sans les affaiblir toutefois en les disséminant outre mesure.

Et d'ailleurs, la prospérité toujours croissante de la France, les richesses que développe incessamment chaque jour de la longue paix dont nous jouissons, la tranquillité du présent, la sécurité de l'avenir, tout nous permet d'agir avec hardiesse; cette hardiesse ne sera pas de la témérité.

Ainsi, nous pouvons aborder sans crainte, et dans la plupart de ses parties, le réseau tracé et voté par la loi du 11 juin 1842.

De toutes les lignes qui composent ce réseau, il en est peu qui l'emportent en utilité, en nécessité, sur la ligne de Tours à Nantes.

Cette nécessité nous paraît certaine, soit qu'on l'apprécie par la richesse de la contrée qu'il s'agit de traverser, soit qu'on la mesure à l'insuffisance des voies de communication qui desservent aujourd'hui cette contrée.

Avec un développement de moins de deux cents kilomètres, le chemin de fer reliera entre elles quatre villes importantes, Tours, Saumur, Angers et Nantes, et entre ces villes il trouvera presque partout un de nos plus riches territoires couvert de nombreuses populations.

Ce pays, il est vrai, est baigné par la Loire, mais vous savez, Messieurs, combien est difficile la navigation de ce fleuve. Perdue au milieu des sables mouvants qu'elle entraîne, la Loire n'a, le plus souvent, qu'une profondeur d'eau insuffisante pour les chargements les plus légers. Les déplacements continuels de son lit y rendent le halage impossible, le remorquage par la vapeur ne peut s'y opérer qu'à des conditions très-défavorables, c'est donc à la voile que se font sur ce fleuve presque tous les transports de marchandises. C'est vous dire combien cette navigation est lente et incertaine puisqu'elle est soumise aux caprices des vents.

Quant aux bateaux à vapeur qui font un service régulier pour le transport des voyageurs, ils sont obligés de se restreindre à un tirant d'eau de trente centimètres au plus, et, par suite, ils ne peuvent avoir la puissance qui leur serait nécessaire pour remonter le fleuve avec vitesse ; et encore, si faible que soit ce tirant d'eau, sont-ils le plus souvent

forcés de recourir à des travaux journaliers de draguage pour s'ouvrir un chemin au milieu des sables.

Pour ces motifs, votre Commission pense, avec le Gouvernement, qu'il y a lieu d'exécuter immédiatement le chemin de Tours à Nantes.

§ II. – *Tracé.*

Le tracé ne présente pas de difficulté sérieuse, et il n'y a aucune incertitude sur la direction qu'il convient de lui faire suivre.

Deux questions seulement méritent quelques observations, ce sont : celle du point de bifurcation des lignes de Bordeaux et de Nantes, et celle du passage par Angers.

Quelques personnes ont pensé que la partie commune aux deux lignes de Bordeaux et de Nantes pouvait être prolongée au-delà de Tours, et que leur point de séparation pouvait être reculé jusqu'à l'embouchure de la Vienne à 40 kilomètres au dessous de cette ville.

L'exposé des motifs qui accompagne le projet de loi du chemin de fer de Tours à Bordeaux n'a pas écarté formellement cette pensée, car il laisse indéterminé le tracé par lequel la ligne se dirigera de Tours sur Poitiers.

La Commission que vous avez chargée d'examiner ce projet, a, par l'organe de son rapporteur, l'honorable M. Dufaure, laissé subsister cette indétermination.

Mais, l'exposé des motifs qui accompagne le

projet de chemin de fer de Tours à Nantes a fait disparaître à ce sujet toute incertitude, et, du tracé qu'il assigne à ce chemin, il résulte clairement que, dans la pensée du Gouvernement, les deux lignes de Bordeaux et de Nantes doivent se séparer à Tours.

Nous sommes complètement, à cet égard, de l'avis du Gouvernement.

Et d'abord cette solution nous paraît conforme à l'esprit de la loi du 11 juin 1842. Si son texte s'est borné à dire que les deux lignes se confondraient jusqu'à Tours, sa pensée a été que leur partie commune ne se prolongerait pas au-delà.

Mais lors même que la question serait libre encore, nous pensons qu'il n'y aurait pas à hésiter à la résoudre dans ce sens.

En effet, en plaçant le point de séparation à l'embouchure de la Vienne, on prolongerait le tracé commun de 40 kilomètres environ, mais on augmenterait d'à peu près 30 kilomètres la distance de Tours à Poitiers, de sorte qu'en définitive il n'y aurait qu'une diminution de 10 kil. sur le développement total des deux lignes; on éviterait, il est vrai, les terrains à la fois difficiles et pauvres où il faudra engager le chemin pour le porter directement de Tours sur Poitiers, mais d'un autre côté il faudrait traverser le Cher et l'Indre et se maintenir jusqu'à l'embouchure de la Vienne sur un terrain presque également difficile, à cause des cours d'eau qui le sillonnent et des inondations auxquelles il est exposé; enfin on placerait la jonction des deux lignes en un point où il existe à peine un village, au lieu de la laisser dans une ville importante, ce qui serait à la fois un dommage pour cette ville, une gêne

pour les voyageurs, une difficulté et une dépense pour l'exploitation elle-même.

Pour toutes ces raisons, Messieurs, et d'accord avec le Gouvernement, nous croyons devoir écarter ce prolongement du tronc commun; nous admettons que les lignes de Bordeaux et de Nantes se sépareront à Tours.

Le second point qui mérite votre attention est le passage de la ville d'Angers.

A l'époque où l'administration des travaux publics faisait les premières études des grandes lignes, c'est-à-dire de 1833 à 1836, on était encore peu éclairé sur la question des chemins de fer, et les ingénieurs chargés de ces études, proposèrent souvent des tracés qui passaient à côté des villes les plus importantes, pour ne les desservir que par des embranchements.

Ainsi, sur cette ligne même, le chemin de Nantes laissait Angers de côté, et le chemin de Bordeaux passait à quelques kilomètres de Tours; ainsi, sur la ligne du Nord, le chemin de fer restait à 4 kilomètres d'Amiens, qui n'était desservi que par un embranchement, et au lieu de se diriger sur Arras et Douai, il passait entre ces deux villes.

Ces premiers projets se ressentaient de l'inexpérience où l'on était encore des conditions du tracé, des besoins de l'exploitation.

On se disait que, si les voies de communication moins rapides pouvaient se détourner de leur route directe pour passer par les principaux centres de population, les chemins de fer devaient aller plus

droit à leur but, c'est-à-dire aux extrémités, et se plier seulement aux nécessités résultant de la configuration du sol.

On s'exagérait l'influence des courbes et surtout des pentes, et, par suite, les difficultés qu'on rencontrerait en se détournant du tracé naturel pour se rapprocher d'une ville.

On ignorait les inconvénients de l'exploitation par embranchement.

Enfin, on ne songeait pas que les déplacements d'intérêts opérés par ces voies nouvelles sont assez nombreux, souvent même assez regrettables, pour qu'au lieu de les augmenter, on s'efforce d'en diminuer le nombre et d'en restreindre la portée.

Sur toutes ces questions, l'expérience n'a pas tardé à naître, et bientôt on s'est empressé de diriger les tracés sur les villes que les premières études avaient en quelque sorte délaissées ; sur Amiens, par exemple, sur Arras, sur Douai et sur Tours.

Ce que le temps a fait pour ces villes, il l'a fait aussi pour Angers, et il n'est personne aujourd'hui qui ne reconnaisse que, à moins de difficultés exceptionnelles, il serait impossible de laisser une ville de cette importance à quelques kilomètres du chemin de fer, pour ne la desservir qu'à l'aide d'un embranchement.

Aussi, et par les ordres de l'Administration, de nouvelles études ont-elles été faites dans ce sens aux abords d'Angers.

Elles ont porté sur trois directions.

L'une, celle qui toucherait la ville au nord, nous paraît, ainsi qu'au Gouvernement, devoir être écartée. Des deux autres, la première suivrait la

Loire et passerait à 5 kilomètres d'Angers; la seconde touche la ville au sud.

Entre ces deux directions, la différence de longueur n'est que de 3 kilomètres, et la différence de dépense n'est que de 400,000 francs, y compris la voie de fer; c'est-à-dire que, pour passer par Angers, par une ville de 40,000 ames, on n'allongera que de trois kilomètres le parcours de Paris à Nantes, et on n'augmentera que de 400,000 fr. les frais de construction du chemin.

Ces chiffres suffisent pour montrer que, dans le choix à faire, il ne peut y avoir ni hésitation ni incertitude.

Il faut passer par Angers, et cela non-seulement dans l'intérêt de cette ville, mais dans l'intérêt du chemin de fer lui-même, dans l'intérêt de toutes les localités qu'il est appelé à desservir.

Tel est l'avis des ingénieurs qui viennent d'achever les dernières études, telle est la pensée du Gouvernement, tel est aussi, Messieurs, l'avis unanime de votre Commission.

Ces deux questions, celle du point de bifurcation et celle du passage par Angers, sont les seules que nous eussions à vous soumettre relativement au tracé.

Les études détaillées de toute la ligne, depuis Tours jusqu'à Nantes, sont terminées; mais elles n'ont pas encore été soumises à l'examen du conseil général des ponts-et-chaussées; néanmoins, et sauf les détails dont la loi n'a pas à s'occuper et qui sont de la compétence exclusive de l'Administration, la direction générale du tracé peut, dès à présent, être considérée comme définitivement arrêtée.

Voici les traits principaux de ce tracé et sa description sommaire.

Le chemin de fer partira de Tours de la station qui sera commune aux lignes de Bordeaux et de Nantes, et à partir de laquelle elles se sépareront.

La position de cette station n'est pas encore définitivement arrêtée.

De là, le tracé suivra la rive gauche de la Loire pendant 16 kilomètres environ jusqu'à l'embouchure du Cher; en ce point, c'est-à-dire vis-à-vis Cinq-Mars, il traversera la Loire et passera sur la rive droite pour s'y maintenir constamment jusqu'à Nantes.

Il passera ainsi par Langeais, Saumur et Angers, en se tenant à l'abri de la Loire, derrière les levées défensives qui la retiennent dans son lit.

A Saumur, il viendra sans doute occuper le lit d'un ancien bras de ce fleuve, et, de cette manière, il pourra aborder la ville d'assez près, sans difficulté et avec peu de dépense.

A Angers, il touchera la ville au sud, en s'établissant sans doute dans les terrains dits de la Visitation.

Plus loin il traversera la Maine près de son embouchure; puis, suivant en général de très-près les bords de la Loire, il atteindra Ingrandes, Ancenis et Nantes, où, d'après les projets des ingénieurs, il s'arrêterait sur les bords du canal Saint-Félix.

Telle sera, Messieurs, la direction générale du tracé.

Vous remarquerez qu'en se maintenant constamment sur la rive droite de la Loire, elle frappera la rive gauche d'une légère défaveur. Aussi, lorsque l'administration règlera les détails

du tracé, lorsqu'elle fixera la position des stations, toutes les précautions devront-elles être prises pour que satisfaction soit donnée, autant que possible, aux populations de la rive gauche, et pour que leurs intérêts soient desservis de la manière la plus complète et la plus avantageuse.

Dans ce but, par exemple, le tracé devra, le plus souvent, et comme le proposent en général les ingénieurs, être tenu très-près des bords de la Loire, afin de se mieux prêter aux besoins de la rive gauche.

Dans ce but aussi l'Administration pourra favoriser et multiplier la construction de nouveaux ponts qui établiront de nouvelles communications entre les deux rives.

§ III. — *Dépense.*

Ainsi tracé, le chemin de fer ne présentera pas de difficulté d'exécution, et son exploitation sera facile.

Constamment maintenu dans une vallée large et peu inclinée, ses pentes seront naturellement très-faibles, et ses courbes de très-grand rayon.

Quelques exceptions seulement auront lieu aux abords des villes, et dans la partie de la Basse-Loire, où les eaux du fleuve baignent le pied du coteau.

Les terrains seront généralement chers en raison même de la richesse du pays traversé.

Les terrassements seront peu considérables, parce que le tracé, se tenant dans la première moitié de sa longueur derrière les levées de la Loire, y sera naturellement à l'abri des eaux de ce fleuve, et pourra rester à une faible hauteur au-dessus du sol.

Les ouvrages d'art seront nombreux, mais de

faible importance, à l'exception des deux grands ponts qui seront jetés, l'un, sur la Loire, à Cinq-Mars, l'autre, sur la Maine, à son embouchure.

En somme, la dépense d'établissement de cette ligne sera peu élevée.

L'évaluation de cette dépense a été faite par les ingénieurs qui viennent d'achever les études de détail; mais, comme leurs projets n'ont pas encore été approuvés par l'administration, le Gouvernement n'a pas pris ces estimations pour base de ses propositions, et il s'est tenu à l'évaluation générale et sommaire de 150,000 fr. par kilomètre qui a été adoptée pour les prévisions de la loi du 11 juin 1842.

La longueur totale du tracé sera de 192 kilomètres, savoir :

Dans le département d'Indre-et-Loire..	50 kil.
Dans le département de Maine-et-Loire.	89
Dans le département de la Loire-Inférre.	53
Total......................	192

D'après cela, et pour ces 192 kilomètres, le Gouvernement vous demande une allocation de 28,800,000 fr., soit 150,000 fr. par kilomètre.

Votre Commission, Messieurs, a trouvé cette estimation suffisamment élevée, eu égard aux facilités d'exécution que présente cette ligne.

Vous savez d'ailleurs que, sur le chemin d'Orléans à Tours, qui est dans des conditions peu différentes, la dépense paraît devoir rester au-dessous des allocations, qui avaient été de même de 150,000 fr. par kilomètre, et devoir, d'après les indications récentes de l'Administration, ne pas dépasser le chiffre de 130,000 fr.

Pour ces raisons nous pensons qu'une prévision

de 150,000 fr. par kilomètre, et, par suite, une dotation de 28,800,000 fr., sont suffisantes pour cette ligne.

§ IV. — *Ressources.*

Aux termes de l'art. 5 du présent projet, et conformément au principe posé par la loi du 11 juin 1842, la dépense de cette ligne sera provisoirement payée à l'aide des ressources de la dette flottante, et les avances du Trésor seront ensuite définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, lorsque ces fonds deviendront libres, après l'extinction des découverts des budgets des exercices 1840, 1841 et 1842.

Cette réserve de l'amortissement suffira-t-elle, et dans quel délai, pour couvrir ces avances? Ou bien sera-t-il nécessaire d'y ajouter des ressources spéciales?

La solution de cette question importante dépend à la fois du système qui prévaudra définitivement pour l'exécution des chemins de fer, de l'étendue des lignes qui pourront être ajoutées au réseau tracé par la loi du 11 juin 1842, enfin de la manière dont se solderont, en équilibre ou autrement, les budgets des exercices postérieurs à 1842; c'est dire que cette question, dont l'examen exige des vues et des prévisions d'ensemble, est trop vaste pour trouver place dans ce rapport, qui n'est rélatif qu'à un seul chemin.

Nous ne l'avons pas moins étudiée soigneusement, mais nous ne croyons pas devoir en aborder ici la discussion, et nous nous bornons à dire que, après un examen sérieux et approfondi,

nous n'avons rien trouvé, ni dans l'état de nos finances, ni dans la situation de notre crédit, qui pût s'opposer à l'exécution immédiate de la ligne que nous étions chargés d'examiner.

Les crédits demandés pour cette ligne sont seulement de 1 million et demi, et de 4 millions sur les exercices 1844 et 1845.

Ces crédits sont faibles, et, comme les études de détail sont presque achevées sur toute l'étendue du tracé, il serait facile d'en dépenser de plus considérables.

Nous désirons qu'il soit possible, sur les exercices ultérieurs, de doter plus largement cette ligne afin que son exécution ne soit pas trop lente, et pour que les premiers capitaux qui y seront consacrés par l'État ne restent pas trop longtemps improductifs.

§ V. — *Achèvement et exploitation de la ligne.*

Ici, Messieurs, aurait pu se terminer notre tâche, car les propositions du Gouvernement se bornent à demander, pour le chemin de fer de Tours à Nantes, une dotation de 28,800,000 fr., et l'allocation sur les exercices 1844 et 1845 de deux crédits de 1 million et demi et de 4 millions; le tout destiné à l'acquisition des terrains, à l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art, à la préparation, en un mot, du sol sur lequel la voie de fer devra plus tard être assise.

Le Gouvernement ne demande pas davantage : nous aurions pu, comme lui, nous arrêter à ce point.

Nous avons cru devoir pousser plus loin notre examen, et nous préoccuper des mesures à prendre pour l'achèvement et l'exploitation de la ligne.

Aux termes de la loi de 1842, à laquelle le Gouvernement paraît, sous ce rapport, ne pas vouloir déroger, c'est à l'industrie privée que l'achèvement et l'exploitation doivent être réservés, c'est elle qui doit poser la voie de fer, acheter le matériel et faire les transports.

Dans ce système, on peut admettre qu'il n'y a pas nécessité que les Compagnies se mettent à l'œuvre en même temps que l'État, puisqu'elles ne doivent qu'achever ce que l'État aura commencé; que par suite il n'y a pas urgence à traiter avec elles de l'achèvement et de l'exploitation à l'origine même des travaux de construction.

C'est ainsi que, depuis 1842, l'administration des travaux publics travaille sur le chemin de fer du Nord, et sur ceux d'Orléans à Tours, d'Orléans à Vierzon et de Dijon à Châlon, sans qu'il ait été pourvu à l'achèvement et à l'exploitation de ces chemins; et la Chambre sait que, s'il en est résulté quelques lenteurs et quelques inconvénients il est heureux cependant qu'on ait agi de cette sorte, car les conditions auxquelles on peut traiter aujourd'hui sont bien plus avantageuses à l'Etat que celles qu'il aurait pu obtenir auparavant.

Il a paru dès l'abord, à votre Commission, que le Gouvernement aurait pu persévérer dans cette voie; elle a pensé qu'on aurait pu se borner, pour les nouvelles lignes, à une demande de dotation, applicable aux travaux à faire par l'Administration, et ne statuer, dès à présent, sur l'achèvement et l'exploitation, que pour celles dont les travaux, à la charge de l'Etat, sont sur le point de s'achever.

A côté de quelques inconvénients, cette manière d'agir aurait eu plusieurs avantages.

Elle eût permis de discuter plus librement le système qui paraît devoir vous être proposé par l'une de vos Commissions, et qui a pour objet de mettre la voie de fer à la charge de l'Etat, en ne réservant que l'exploitation à l'industrie privée : et, dût le système des Compagnies d'achèvement, c'est-à-dire le système de la loi du 11 juin 1842, être, dès à présent, considéré comme hors de tout débat, elle eût permis d'attendre encore les résultats de l'expérience, et d'en obtenir, si ce n'est de meilleures conditions pour l'Etat, au moins plus d'éléments de certitude dans les transactions à intervenir entre l'Etat et les Compagnies.

Le Gouvernement n'a pas cru devoir agir ainsi, et en même qu'il vous propose d'allouer une dotation à des lignes nouvelles, il vous demande aussi l'autorisation de traiter dès à présent de leur achèvement et de leur exploitation.

Tels sont les projets pour les lignes de Tours à Bordeaux, de Vierzon à Châteauroux, de Vierzon à l'embouchure de l'Allier, de Paris à Dijon et à Lyon, enfin de Paris à Strasbourg.

Ainsi, en ne tenant pas compte, sous ce rapport, de la ligne de Paris à Chartres pour laquelle il paraît difficile de statuer dès aujourd'hui, en ce qui concerne son achèvement et son exploitation, à raison du désaccord qui existe encore entre les deux Compagnies de Versailles, toutes les nouvelles lignes sont pourvues à la fois de dotations et de Compagnies d'achèvement : une seule exception est faite, elle porte sur la ligne de Tours à Nantes.

Votre Commission, Messieurs, a dû, comme la Chambre l'eût fait elle-même, se préoccuper de la

position particulière et exceptionnelle qui semblait être faite à cette ligne, et elle en a demandé la cause à M. le Ministre des travaux publics.

Voici le résumé des raisons qui nous ont été données par M. le Ministre pour expliquer et justifier cette différence.

Pour la ligne de Tours à Bordeaux, le Gouvernement a dû demander l'autorisation de traiter de son achèvement et de son exploitation, parce qu'il a voulu annexer à cette ligne, à titre de prime et de subvention, le chemin de fer d'Orléans à Tours, dont les travaux préparatoires sont presque terminés, et qui est prêt à recevoir la voie de fer et le matériel d'exploitation.

Une raison analogue a motivé une proposition semblable pour les chemins de Vierzon à Châteauroux et à l'embouchure de l'Allier.

Le chemin de Paris à Lyon est un de ceux dont l'exécution est la plus urgente; plusieurs Compagnies se présentent, et, d'ailleurs, le tronçon compris entre Dijon et Châlon, est déjà en cours d'exécution.

Enfin, pour le chemin de Paris Strasbourg, le Gouvernement n'a pas voulu négliger les offres qu'il a reçues d'une Compagnie puissante, présentant toutes les garanties désirables, et paraissant disposée à se contenter de conditions raisonnables, pour une ligne dont l'exploitation ne sera peut-être pas très-productive.

Arrivé là, le Gouvernement a cru devoir s'arrêter dans la crainte de surcharger et d'ébranler le crédit de l'industrie privée par l'émission simultanée d'une plus grande quantité d'actions; et c'est pour cela que la ligne de Tours à Nantes a été laissée seule en

dehors des mesures de prévoyance qui sont destinées à assurer l'achèvement et l'exploitation de toutes les autres.

Votre Commission, Messieurs, a examiné avec grand soin, et discuté mûrement ces raisons et les autres observations accessoires qui lui ont été présentées par M. le Ministre des travaux publics.

On a soutenu dans son sein qu'il n'y avait pas nécessité d'affecter au chemin de Tours à Bordeaux le tronc commun d'Orléans à Tours, dont la neutralité paraîtrait plus naturelle, et que, par suite, il n'y avait pas de raison particulière de traiter immédiatement de l'achèvement et de l'exploitation du chemin de Tours à Bordeaux. On a allégué que rien n'exigeait la concession immédiate de la ligne de Lyon, et, invoquant, à cet égard, le nombre même et l'ardeur des rivalités qui se disputent cette riche entreprise, on a soutenu que l'État ne perdrait rien pour attendre. On a ajouté que, si le nombre des Compagnies soumissionnaires pouvait être pris en considération, la ligne de Tours à Nantes en présentait elle-même plusieurs qui paraissent offrir les garanties désirables. Enfin, quant à ce qui concerne la ligne de Strasbourg, on a dit que si les conditions offertes par la Compagnie, sont de nature à lui donner des bénéfices suffisants, un ajournement d'une ou deux années ne pourrait empêcher cette Compagnie, ou une autre, de se présenter de nouveau; que si, au contraire, ces conditions devaient lui être onéreuses, il ne serait ni de la loyauté, ni même de l'intérêt de l'État de les accepter, et de profiter d'un instant de témérité aventureuse qui aurait entraîné et égaré l'industrie privée.

Sans avoir à se prononcer sur le mérite de ces allégations, qui concernent des projets qu'elle n'avait pas mission d'examiner, votre Commission s'est demandé seulement si des observations qui lui avaient été présentées par M. le Ministre des travaux publics, il résultait pour elle la preuve et la conviction que la concession immédiate de toutes les autres lignes fût permise, fût exigée par des raisons particulières et spéciales dont la ligne de Tours à Nantes serait seule dépourvue.

Elle ne l'a pas pensé, et, par suite, elle a désiré de voir adopter, pour toutes les lignes, un traitement égal, un système uniforme.

Cette uniformité de système n'aurait pas seulement pour objet de donner à l'esprit une vaine satisfaction théorique, elle a réellement une valeur pratique.

Vous remarquerez en effet, Messieurs, que les lignes à l'achèvement et à l'exploitation desquelles il n'aurait pas été pourvu, pourraient être obligées d'employer une partie de leurs crédits à l'acquisition des rails nécessaires pour l'exécution des terrassements; que, de plus, ces crédits ultérieurs pourraient être moins bien assurés et moins considérables que ceux des lignes pour lesquelles l'État se serait engagé, envers une Compagnie d'achèvement, et sous peine d'une indemnité, à terminer et à livrer les travaux dans un délai déterminé; que, par suite, et pour ces deux causes, il y aurait, sous le rapport de la rapidité de l'exécution, infériorité probable de la ligne qui, seule entre toutes, serait commencée sans la faculté pour le Gouvernement d'en concéder immédiatement l'achèvement et l'exploitation.

L'égalité, l'uniformité de système, étaient donc désirables.

Mais comment les établir? A l'origine il y avait deux moyens : le Gouvernement pouvait ne demander l'autorisation de concéder pour aucune des lignes qui n'avaient pas immédiatement besoin d'une Compagnie d'achèvement, ou bien il pouvait la demander pour toutes.

Par les motifs que nous avons indiqués ci-dessus, c'est, peut-être, le premier système qui eût paru préférable à votre Commission.

Mais plusieurs projets ayant été présentés dans l'autre système, le choix n'était plus libre pour nous, et, par suite, nous avons invité M. le Ministre des travaux publics à vouloir bien compléter, en quelque sorte, le projet de loi; à le rendre conforme à ceux qu'il a présentés pour les autres lignes; à y annexer, en un mot, un cahier de charges réglant les conditions auxquelles il pourrait être traité avec une Compagnie d'achèvement et d'exploitation.

M. le Ministre des travaux publics nous a déclaré que le Gouvernement, après un nouvel examen, persistait dans les motifs qui l'avaient dirigé, et que, par suite, il ne pouvait accéder au désir de la Commission.

Dans cet état de choses, Messieurs, nous pouvions persister de notre côté, et vous proposer d'amender, dans ce sens, le projet dont vous nous aviez confié l'examen préalable.

Il nous fallait pour cela y annexer, avec de légères modifications, un cahier de charges pareil à ceux que vous avez déjà adoptés, et discuter, pour vous le soumettre, le seul élément important qui, dans

ces cahiers de charge, puisse varier d'une ligne à l'autre, c'est-à-dire le maximum à accorder pour la durée de la concession.

Sans doute ce travail était possible, peut-être même nous eût-il été facile, à l'aide des documents que M. le Ministre des travaux publics voulait bien mettre à notre disposition; néanmoins, nous n'avons pas cru devoir le faire, et, quelque regret que nous eussions d'ailleurs de voir ce défaut d'accord et d'uniformité dans les divers projets, nous avons pensé qu'en pareille matière l'initiative du Gouvernement était trop utile, sinon trop nécessaire, pour qu'il y eût lieu, à moins d'absolue nécessité, de vous proposer d'y substituer la vôtre.

Nous admettons donc le projet tel qu'il vous a été présenté, en nous bornant à exprimer le vœu que dans la session prochaine il soit pourvu à l'achèvement et à l'exploitation de cette ligne d'après le système général qui aura été adopté.

Par ces motifs, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi tel qu'il vous a été présenté par le Gouvernement.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Proposé par la Commission.*
Article premier.	Article premier.
Une somme de vingt-huit millions huit cent mille francs est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur l'Océan, classé par la loi du 11 juin 1842, comprise entre Tours et Nantes.	Comme au projet.
Art. 2.	Art. 2.
Sur l'allocation mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quinze cent mille francs, et sur l'exercice 1845, un crédit de quatre millions.	Comme au projet.
Art. 3.	Art. 3.
Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.	Comme au projet.

(N° 141.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de la Nièvre à s'imposer extraordinairement pour la construction de maisons d'école*,

PAR M. BERT,

Député de l'Isère.

Séance du 6 Juin 1844.

MESSIEURS,

L'instruction primaire, dans le département de la Nièvre, laisse beaucoup à désirer ; les écoles ne sont fréquentées que par 19,266 enfants, alors que 35,660 n'y sont pas envoyés. Sur les 316 commu-

* Cette Commission est composée de MM. Bert, le comte de Mesgrigny, Rasteau, Drault, Monseignat, Kœchlin, le marquis de Sainte-Aulaire, de Loynes, le duc d'Uzès.

nes 200 sont dépourvues de maisons d'école ; dans ce nombre il en est 78 qui ne pourront en construire, et pour les 128 autres la dépense est évaluée à 640,000 francs.

Le conseil général, voulant stimuler le zèle des communes, reconnaissant d'ailleurs que les deux centimes spéciaux autorisés par l'art. 13 de la loi du 28 juin 1833, sont absorbés par les autres besoins de l'instruction primaire, a voté, pour 1845, un centime extraordinaire additionnel aux quatre contributions directes, dont le produit doit être distribué aux diverses localités à titre d'encouragement et de secours. Ce centime ne produira que 18,000 fr., somme bien faible si on la compare à celle de 640,000 fr. nécessaire pour achever les travaux; mais l'expérience démontre que les secours, lors même qu'ils ont peu d'importance, excitent les efforts des populations et qu'ils amènent toujours d'heureux résultats.

La situation financière du département pourrait s'opposer à l'exécution immédiate de la mesure proposée. En effet, la loi du 4 avril 1838 a créé une imposition extraordinaire de 12 centimes qui doit cesser à la fin de 1846; le rapport de l'impôt foncier au revenu territorial y est presque du cinquième; les frais de poursuite y dépassent de beaucoup la proportion moyenne du royaume. Cette situation, qui n'est pas sans gravité, a déterminé M. le Ministre des finances à émettre l'avis d'ajourner l'imposition jusqu'en 1847.

Nous n'aurions pas hésité à vous proposer cet ajournement, si les finances du département ne recevaient une amélioration par l'extinction qui aura lieu, en 1844 et 1845, des 3 centimes desti-

nés au cadastre, de telle sorte que la surimposition ne sera pas en réalité une charge nouvelle. Cette circonstance nous a déterminés à nous associer au vœu du conseil général. Comme lui nous avons pensé qu'une modeste économie, prélevée sur l'instruction primaire, était nuisible aux populations; qu'il convenait à leurs intérêts les plus chers d'entreprendre, sans retard, des travaux trop longtemps ajournés, et qu'autoriser l'imposition, c'était répondre à un impérieux besoin.

Votre Commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Le département de la Nièvre est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1843, à s'imposer extraordinairement, en 1845, un centime additionnel au principal des 4 contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à accorder des secours et encouragements aux communes, pour la construction et l'établissement de maisons d'école.

(N° 142.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à donner à bail l'exploitation du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchement sur le littoral de la Manche,*

PAR M. LANYER,

Député de la Loire.

Séance du 6 Juin 1844.

MESSIEURS,

Le chemin de fer du Nord, tel qu'il a été défini par la loi du 11 juin 1842, a son point de départ de Paris dans les terrains de l'enclos Saint-Lazare.

* Cette Commission était composée de MM. Saunac, Chasles, Duprat, de Varennes, Muret de Bort, Véjux, Pouillet, Delebecque et Lanyer.

Il traverse la partie septentrionale des départements de la Seine et de Seine-et-Oise; il parcourt ensuite, du sud au nord, les départements de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord, jusqu'à Douai, où il se bifurque d'une part sur Valenciennes, pour aller joindre au-delà de cette ville le chemin de fer belge qui conduit à Bruxelles; d'autre part, vers Lille, pour aller joindre au-delà de cette ville le chemin de fer belge, qui conduit à Gand, Ostende et Anvers.

Ce chemin de fer devait, aux termes de la loi de 1842, être complété par une ligne dirigée vers l'Angleterre, et aboutissant à un ou plusieurs points du littoral de la Manche qui restent à déterminer.

Un projet de loi fut présenté aux Chambres dans le cours de la dernière session, dans le double but de donner au chemin de fer du Nord ce complément indispensable, et, en même temps, de le concéder dans son ensemble à une Compagnie chargée de poser les rails, à la condition de l'exploiter pendant quarante ans. Ce projet de loi n'ayant pu être discuté, le Gouvernement a poursuivi avec activité les travaux pour lesquels des crédits avaient été alloués. L'acquisition des terrains, les terrassements, les ouvrages d'art sont aujourd'hui arrivés à tel point, qu'il n'est plus possible d'ajourner l'intervention législative, sans laquelle cette grande entreprise ne peut être achevée.

Dès le mois d'avril 1843, tous les travaux étaient déjà adjugés sur 116 kilomètres de longueur, entre le mur extérieur de Paris et la limite de la Somme; ils l'étaient jusqu'à Amiens sur 147 kilomètres environ. Une adjudication a eu lieu récemment pour les terrassements et ouvrages d'art sur 44 kilomé-

tres, au-delà d'Amiens et jusqu'à la limite de la Somme et du Pas-de-Calais.

De la limite de la Somme et du Pas-de-Calais jusqu'à Arras, sur 20 kilomètres environ de développement, les projets sont rédigés, et les enquêtes d'expropriation terminées.

A partir d'Arras, et jusqu'à Lille et Valenciennes, sur 93 kilomètres, tous les travaux sont adjugés et en cours d'exécution.

Le 21 octobre dernier, le projet de détail des bâtiments de la station de Paris a été adjugé, moyennant un prix de 1,068,142 fr.

Voici maintenant, d'après les documents de l'Administration, quel est l'état des travaux :

La presque totalité des terrassements et des ouvrages d'art, dans la partie comprise entre Paris et Clermont, sur 80 kilomètres, est achevée.

Le pont de l'Oise, de trois arches, n'est pas terminé ; mais il est élevé au-dessus des hautes eaux navigables, et il sera fini de bonne heure dans la campagne de 1844.

La traversée de la commune de La Chapelle-Saint-Denis, aux abords de Paris, dont les terrains n'ont pas encore été mis à la disposition des ingénieurs, sera également achevée dans le cours de cette année.

Dans la première partie du chemin de Paris à Clermont, il y a 1,850,000 mètres cubes de terrassements à exécuter; les quatre cinquièmes étaient faits au 31 décembre, et les ouvrages d'art secondaires étaient dans un état d'achèvement à peu près complet.

Quant à la partie de Clermont à Amiens, qui comprend le faîte de 135 mètres au dessus du ni-

veau de la mer, entre l'Oise et la Somme, cette partie est le point le plus difficile du travail. Elle exige des tranchées et des remblais de 10, 12 et 14 mètres de hauteur. Il y a là, dans un espace restreint, plus de 2 millions de mètres cubes de terre à déplacer ; mais des entrepreneurs, pourvus de tout le matériel nécessaire, sont à l'œuvre, et tout fait espérer qu'ils ne tarderont pas à avoir opéré le nivellement de ce passage.

Aucune dépense n'a été faite encore pour l'exécution des travaux d'Arras à Amiens, mais des adjudications sont passées, depuis Amiens jusqu'à la limite du Pas-de-Calais, et les travaux peuvent recevoir dès à présent une très-vive impulsion.

D'Arras à Lille et à Valenciennes, la rédaction des projets de détail a été difficile, attendu que là on se trouve partout en contact avec le génie militaire. Les ingénieurs des deux services ont dû s'entendre pour régler les conditions du tracé dans la zône de défense et aux abords des places fortes. Aujourd'hui ces questions sont résolues, et rien désormais ne s'opposera à l'achèvement des travaux.

Déjà même d'importants résultats ont été obtenus; plusieurs ponts ont été fondés sur des cours d'eau qu'il fallait franchir, et l'Administration croit pouvoir affirmer que toute cette partie du chemin sera terminée en 1844.

Telle est, Messieurs, la situation actuelle des travaux ; elle prouve que la circulation pourra s'établir, dès l'année prochaine, entre Paris et Amiens et sur les deux tronçons d'Arras à la frontière de Belgique, pourvu qu'une loi décide, dans la présente session, le mode à suivre pour la pose des ails et les conditions de l'exploitation.

C'est ce but que nous voulons atteindre.

TRACÉS.

La première question que votre Commission avait à résoudre était celle de savoir quelle serait la direction du tracé.

Le conseil général des ponts-et-chaussées, consulté avant la discussion de la loi du 11 juin 1842, sur le choix à faire entre les deux lignes d'Amiens à Boulogne et d'Arras à Calais, avait répondu en demandant une enquête, et la Chambre, à défaut d'enquête, avait ajourné sa résolution sur le chemin de fer de Paris vers l'Angleterre.

Une enquête administrative très-étendue a été réalisée depuis cette époque, par ordre de M. le Ministre des travaux publics; mais le conseil général des ponts-et-chaussées et la commission supérieure des chemins de fer n'avaient pu donner leur avis au moment où le projet de loi fut soumis l'année dernière à l'examen de la Chambre.

La Commission législative a regretté vivement l'absence des lumières qui auraient jailli d'un examen préalable, et a émis le vœu qu'à l'avenir les affaires de cette importance ne fussent présentées à la Chambre qu'après avoir reçu une complète instruction.

Ce vœu, Messieurs, a été rempli, et nous mettons sous vos yeux le résumé des avis du conseil général des ponts-et-chaussées et de la commission supérieure des chemins de fer.

Ces deux documents ont été le texte principal

des discussions qui se sont élevées dans le sein de votre Commission sur la question des tracés.

Le rapport de M. le comte Daru, qui a été distribué à la Chambre, contient d'ailleurs tous les éléments de l'enquête ouverte en 1842. Pour éviter des répétitions inutiles, nous nous abstiendrons de reproduire les indications, les faits, les calculs si divers et si lumineux de cette œuvre remarquable qui écarte naturellement de notre tâche toute la partie statistique de la question. Nous nous bornerons à rendre compte des circonstances particulières qui se sont révélées pendant le cours de nos investigations (1).

---

(1) *Avis du conseil général des ponts-et-chaussées.*

(Séance du 18 novembre 1843.)

Conformément à la proposition de M. le Ministre des travaux publics, le conseil décide que l'ordre de la discussion prendra son point de départ dans les termes mêmes de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire que la discussion portera successivement sur les trois questions suivantes :

1° Le chemin de fer de Paris en Angleterre se dirigera-t-il vers ce royaume *par un ou plusieurs points du littoral de la Manche ?*

2° Quels seront ce point ou ces points ?

3° Quel tracé suivra-t-on pour rattacher les points choisis au chemin de fer du Nord ?

Le système de la pluralité des points d'accession est mis immédiatement aux voix et adopté à la majorité des suffrages.

L'admission du port de Dunkerque au nombre des points du littoral par lesquels sera dirigé le chemin de fer d'Angleterre, est mise aux voix et votée à la majorité de 14 membres contre 5.

On voit par le texte même de la délibération du conseil général des ponts-et chaussées, que ce conseil avait adopté l'embranchement partant

---

Quant aux ports de Boulogne et Calais, personne ne combattant leur admission, cette admission est mise aux voix et votée, *sans débats*, à l'unanimité.

La question *du tra é de Boulogne* est mise aux voix, et le conseil, à la majorité de 14 membres contre 5, se prononce en faveur du tracé du littoral, c'est-à-dire du tracé qui, se détachant de la ligne du Nord à Amiens, passerait par Abbeville et Étaples.

Le tracé de Calais par le littoral, est mis aux voix et rejeté à la majorité de 15 voix contre 4.

Le débat se trouve concentré sur la question de savoir si le chemin de Calais se détachera du chemin du Nord à *Lille*, à Ostricourt ou à *Arras*, en suivant les tracés correspondants à chacun de ces points.

Un membre appuie l'embranchement partant de Lille et se dirigeant vers Hazebrouck, comme abrégeant notablement les communications avec la Belgique, et comme présentant le moyen le plus économique de desservir les ports de Calais et de Dunkerque ; 10,000,000 francs au lieu de 12,193,000 fr. ou de 20,093 000 fr., selon qu'on le compare avec l'embranchement d'Ostricourt, ou avec celui d'Arras.*

Cette proposition, vivement combattue par plusieurs membres, comme tendant à réduire la ligne de Calais à n'être qu'une ligne de transit vers la Belgique, et comme énergiquement repoussée dans l'intérêt de la défense, par le Ministre de la guerre et le comité des fortifications, est mise aux voix et rejetée à la majorité de 18 membres contre 1.

*Plusieurs membres appuient l'embranchement d'Ostricourt, à cause de l'économie notable qu'il présente sur celui d'Arras** (1,500,000 fr. au lieu de* 9,000,000). *Les*

* On verra plus loin que les chiffres ci-dessus ne sont pas exacts.

** Même observation que pour les chiffres qui précèdent.

directement d'Arras, mais sous la condition expresse que de nouvelles études seraient faites, en

---

partisans de l'embranchement d'Arras font valoir, en faveur de ce tracé, la réduction de parcours (32 kilomètres) qu'il procure à la ligne de Paris à Calais.

Quant à l'excédant de dépense dont il se trouve malheureusement affecté, les mêmes membres demeurent convaincus que, par de nouvelles études, et en admettant des pentes de 0m,005, il sera possible d'atténuer considérablement le chiffre de cet excédant.

Un membre exprime la crainte que l'économie qu'on pourra obtenir, par ce moyen, sur les frais de premier établissement, n'entraîne dans les frais d'exploitation un excédant de dépense supérieur à l'intérêt de la somme économisée.

L'embranchement d'Ostricourt est mis aux voix et rejeté à la majorité de 15 voix contre 4.

Par contre, l'embranchement partant directement d'Arras, et se dirigeant sur Calais, par Béthune, Aire, Saint-Omer et Watten, est adopté à la même majorité, mais sous la condition expresse que de nouvelles études seront faites, en vue de réduire la dépense de la partie comprise entre Arras et Béthune, sauf à admettre, s'il est nécessaire pour à arriver à ce but, des pentes de 0m,005.

La proposition consistant à desservir Dunkerque au moyen d'un embranchement qui se détacherait à Watten de la ligne de Calais, est mise aux voix et adoptée à l'unanimité des suffrages, moins un membre.

Avis de la Commission supérieure des chemins de fer.

(Séances des 3 et 7 février 1844.)

Le Ministre des travaux publcs, en présence des prétentions si légitimes, et cependant si opposées de Boulogne,

vue de réduire la dépense de la partie comprise entre Arras et Béthune, sauf à admettre, pour arriver à ce but, des pentes de 0,005^{m}.

---

de Calais et de Dunkerque, consulte spécialement la Commission supérieure sur la meilleure direction à donner à l'embranchement qui doit relier Paris à Londres; c'est-à-dire sur le choix du tracé dont l'exécution léserait le moins d'intérêts locaux, serait en rapport avec l'état de nos finances, et desservirait le mieux les intérêts généraux du pays.

La Commission supérieure adopte successivement les résolutions suivantes :

Sur la première question, celle de savoir si on desservirait les trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque par *une ligne circulaire*, le tracé circulaire (de Boulogne à Calais) est mis aux voix et rejeté *à l'unanimité* moins une voix.

Sur la deuxième question, celle de savoir si la Commission entend adopter un tracé qui relierait Boulogne et Amiens d'une part, et de l'autre Calais et Dunkerque, à un point à déterminer de la ligne du Nord, la Commission examine successivement et confond, dans sa discussion : 1° la proposition d'exécuter simultanément l'embranchement d'Amiens à Boulogne et celui d'Arras à Calais et à Dunkerque, par Hazebrouck; 2° la proposition d'exécuter simultanément l'embranchement d'Amiens à Boulogne, et une ligne partant d'Hazebrouck pour se rattacher à Ostricourt, sur le chemin principal de Paris à la frontière belge, et sur le littoral à Calais et à Dunkerque. M. le Ministre des travaux publics met aux voix la question de savoir si l'on construira deux chemins *directs* sur l'Angleterre, en suivant le double tracé d'Amiens à Boulogne et d'Arras à Calais et à Dunkerque. La Commission se prononce négativement à l'unanimité moins trois voix.

Le rejet de ce double tracé entraînant nécessairement celui du projet comprenant à la fois Amiens et Boulogne

D'un autre côté, M. le comte Daru, après avoir argumenté (page 51 de son rapport) contre le tracé d'Arras, en raison de la nécessité où l'on se trouve:

Ostricourt et Calais, ce dernier tracé n'est pas mis aux voix.

M. le Ministre met aux voix un autre projet consistant dans l'embranchement d'Amiens à Boulogne, et un autre embranchement de Lille à Calais et à Dunkerque; la Commission se prononce pour ce tracé à l'unanimité, moins trois voix.

Sur la troisième question, dans l'hypothèse où un seul embranchement sur le littoral serait exécuté, quel est celui qu'on doit préférer? Est-ce le tracé d'Amiens à Boulogne, ou celui de Calais et Dunkerque à l'un des trois points de la ligne du Nord, Arras, Ostricourt ou Lille?

La Commission, attendu que ce second système, s'il ne dessert pas aussi bien les intérêts anglo-français, satisfait mieux aux besoins de la population de la région du Nord, qu'il *est plus productif, et qu'il se prête mieux à la construction des embranchements futurs, se prononce pour le système de Calais, de préférence à celui de Boulogne.* Cette décision est prise à l'unanimité, moins une voix.

M. le Ministre demande ensuite à la Commission *à quel point de la ligne du Nord viendrait aboutir cet embranchement unique?* Serait-ce *à Arras ou à Ostricourt?*

La Commission, *attendu que l'adoption du tracé de Calais soumet déjà les voyageurs anglo-français à un détour considérable*; *qu'il est de l'intérêt de la circulation de ne pas augmenter encore ce parcours, se prononce en faveur d'Arras comme point de départ, à l'unanimité, moins quatre voix.*

M. le Ministre demande enfin à la Commission *quel tracé on choisira entre Arras et Calais?* Passera-t-on par Aire ou par Hazebrouck?

Et la Commission, *attendu que le tracé par Hazebrouck allonge de 3 kilomètres seulement le chemin de Calais à*

1° de traverser le bassin de la Scarpe; 2° de franchir le faîte couronné par les vastes plaines qui s'étendent autour de Lens, ajoute ce qui suit :

« *On pourrait supprimer entièrement cette partie de* « *la dépense, en faisant aboutir l'embranchement du* « *littoral à un point de la ligne du Nord situé sur la* « *rive gauche de la Scarpe, en aval du pont construit* « *au village de Fampoux pour les besoins du chemin* « *de Belgique. Les profils de ce projet, fait récem-* « *ment, prouvent qu'un pareil mode de raccordement* « *des deux lignes permettrait d'éviter les grands tra-* « *vaux de percement du faîte, parce que le terrain va* « *s'abaissant graduellement jusqu'à Douai. Par ce* « *double motif, la dépense nous paraît susceptible d'une* « *réduction que nous n'estimons pas à moins de deux* « *millions.* » (Voir la note sur les tracés, annexée au rapport de M. Daru.)

Ces prévisions, Messieurs, se sont réalisées, ou plutôt elles ont été dépassées. La Commission, dans le cours de ses travaux, a reçu de M. le Ministre des travaux publics communication d'un avant-projet rédigé par MM. les ingénieurs du Pas-de-Calais, et ayant pour objet d'établir le chiffre de la dépense relative à l'exécution du chemin de fer de Calais par Arras, dans le cas où ce chemin se

---

Arras, et raccourcit de 10 kilomètres la distance entière entre Dunkerque et Lille ;

Attendu qu'il met les deux ports de Calais et de Dunkerque sur un pied d'égalité parfaite, et procure une économie de près de deux millions au Trésor; attendu que l'intérêt militaire n'est pas suffisamment engagé dans la question, se prononce pour le tracé d'Hazebrouck, à l'unanimité moins deux voix.

détournerait à Fampoux de la ligne de Paris en Belgique.

Le premier tracé, étudié en 1843 avec pentes de 0,003^{m}, s'élevait de 23^{m} au-dessus des bords de la Scarpe, et franchissait la vallée au moyen d'un viaduc en maçonnerie de 727^{m} de longueur. Suivant ce tracé, la dépense du chemin de fer d'Arras à Béthune était (non compris une somme à valoir) de.............................. 8,304,000 fr.

Ajouter pour somme à valoir...	696,000
Total........	9,000,000
Le nouveau tracé par Fampoux, avec pentes de 0,005^{m} entre ce village et Villerval, est évalué à....	4,502,000
Ajouter pour somme à valoir. ..	398,000
Total.........	4,900,000

La somme de 4,900,000 fr. représente donc très-approximativement la dépense nécessaire à l'exécution du chemin depuis Fampoux jusqu'à Béthune. Ce chiffre, comparé au chiffre de 9,000,000 f jugé nécessaire pour l'exécution du premier projet, fait ressortir une économie de 4,100,000 fr.

La Commission ne s'est pas bornée à étudier ces documents. Elle a pris connaissance des études faites sur chacun des tracés entre lesquels il s'agit de faire un choix; elle a examiné attentivement toutes les pièces, et les mémoires présentés à l'appui de chacun d'eux; elle a entendu les délégués de toutes les villes intéressées.

Les organes d'Amiens, d'Abbeville, de Saint-Valery, et de Boulogne, tout en se félicitant de voir leur ligne comprise par son classement dans le

projet de loi, ont exprimé le regret que le Gouvernement n'y eût pas joint une demande de crédit. Ils sont convaincus qu'une Compagnie ne tardera pas à soumissionner cette ligne à des conditions acceptables; cela aurait déjà eu lieu, assurent-ils, si les capitalistes qui s'occupent de ce projet, n'étaient arrêtés jusqu'ici par la crainte que la préférence ne soit réservée à la Compagnie qui sera déclarée adjudicataire de la ligne principale.

Les villes de Lille, Armentières, Bailleul, Bergues, Hazebrouck, Dunkerque, Calais, Saint-Omer, Béthune, Arras, se sont réunies pour demander instamment le tracé d'Arras à Calais et à Dunkerque. Elles ont exposé que le tracé d'Ostricourt, préféré par le Gouvernement, compromettrait tous leurs intérêts sans desservir convenablement l'intérêt général; qu'en allongeant la distance entre Lille et les ports français, il placerait ceux-ci dans l'impossibilité de soutenir la concurrence des ports belges; ce n'est pas seulement pour ces inconvénients directs et immédiats qu'elles repoussent ce tracé, c'est encore parce que, dans l'avenir, il empêcherait l'établissement d'une ligne accessoire, qui peut être abandonnée à l'industrie privée, et qui, de Lille, allant rejoindre à Hazebrouck la voie d'Arras à Calais et à Dunkerque, mettrait en communication avec le littoral, le centre industriel et commercial du Nord de la France, Lille avec ses annexes Roubaix et Tourcoing, avec la riche et active population de son arrondissement, qui ne s'élève pas à moins de 320,000 ames.

D'un autre côté, le tracé d'Ostricourt a été vivement défendu par les délégués des villes de Douai et de Valenciennes, comme le seul qui puisse desser-

vir à la fois toutes les relations internationales ou intérieures, et comme le plus favorable non-seulement au transit d'Angleterre en Belgique par la France, mais au transport des marchandises qui, de Dunkerque, sont dirigées non-seulement vers Lille, mais encore vers les contrées de l'Est et vers l'intérieur du royaume.

Il résulte des faits généraux que nous venons d'exposer, et qui seront appréciés par la Chambre, que la ligne à diriger vers l'Angleterre peut se détacher du chemin de fer du Nord à Amiens, à Arras, à Ostricourt, et même à Lille. Examinons sommairement ces différents tracés, ainsi que les motifs qui peuvent être allégués pour ou contre chacun d'eux.

1° Le tracé qui a son point de départ à Amiens, suit la vallée de la Somme jusqu'à Abbeville. Il gagne ensuite le littoral de l'Océan, qu'il longe en passant par le port d'Etaples, jusqu'à Boulogne. Son étendue est de 124 kilomètres, qui, réunis aux 148 kilomètres de Paris à Amiens, forment un total de 272 kilomètres entre Paris et le lieu d'embarquement. D'après les évaluations des ingénieurs, la dépense à la charge de l'État pour les terrassements et les travaux d'art, serait de 14 millions.

Le principal mérite de ce tracé est d'abréger plus que tous les autres la distance entre les deux capitales de France et d'Angleterre. Comme il suit la direction aujourd'hui préférée par le plus grand nombre des voyageurs internationaux, il aurait l'avantage de ne pas déplacer la circulation, et de ménager les intérêts de la ville de Boulogne, dont la prospérité croissante tient, en grande partie, au passage des étrangers.

D'un autre côté, il n'est pas certain que cette voie, bien que plus courte, puisse être parcourue en beaucoup moins de temps que celle dont nous parlerons tout-à-l'heure. Établie le long de la côte, elle serait exposée à l'action presque continuelle des vents d'ouest, qui, prenant les convois en flanc, pourraient occasionner un retard considérable dans leur marche. Il serait aussi à craindre que la traction ne fût plus ou moins entravée par la mobilité du sable des dunes. Les voyageurs, allant de France en Angleterre et réciproquement, seraient à peu près l'unique ressource de l'exploitation de cette ligne, entre Boulogne et Abbeville, c'est-à-dire sur un espace de 83 kilomètres. Cette circulation, dans son état actuel, ne peut donner que des produits insuffisants, qui seraient même entièrement anéantis en cas de guerre. Quand le pays s'impose de si grands sacrifices pour les chemins de fer, ne doit-on pas les établir de telle sorte qu'ils puissent être utiles dans tous les temps? —Ne faut-il pas les adapter, non-seulement aux convenances de nos rapports avec les nations étrangères, mais encore, et surtout, aux besoins des mouvements intérieurs du pays, et des communications de nos populations entre elles?

Enfin le tracé d'Amiens à Boulogne laisserait nos départements septentrionaux et leurs nombreuses ville de commerce, sans communications avec les ports français; et il ne suffirait pas aux exigences d'un service postal (1), qui doit embrasser tout à la fois les relations entre Paris et Bruxelles, entre Paris et Londres, entre Londres et Bruxelles par la

(1) Voir la note insérée à la suite du rapport.

France. Il faudrait donc y ajouter un autre embranchement, pour rattacher au littoral l'importante ville de Lille, et les contrées industrielles qui l'avoisinent. On se trouverait ainsi engagé dans une dépense d'environ 24 millions, qui semble excéder la juste proportion des sacrifices à imposer à l'État pour les chemins de fer, dans cette partie du royaume. Telles sont, Messieurs, les considérations qui ont empêché le Gouvernement de donner la préférence à la ligne d'Amiens à Boulogne. Du reste, il eût été dur et injuste de prononcer un interdit perpétuel contre le plus court chemin d'Angleterre; et des circonstances plus ou moins prochaines pourraient en rendre l'exécution possible. C'est ce qui a engagé le Gouvernement à proposer le classement de cette ligne, en se réservant d'y affecter ultérieurement des fonds. Nous avons partagé, à cet égard, l'avis du Gouvernement.

2° Le tracé d'Arras, tel que l'avaient d'abord proposé les ingénieurs, devait se détacher de la ligne principale, tout près de cette ville. Mais des dépenses considérables étaient nécessaires pour sortir de la vallée de la Scarpe et pour franchir, un peu plus loin, le faîte qui est couronné par la plaine de Lens. Nous avons énoncé, plus haut, que des études récentes, faites avec beaucoup de soin, et communiquées à la Commission par M. le Ministre des travaux publics, indiquaient, comme le point de bifurcation le plus convenable, le village de Fampoux, situé entre Arras et Douai, à 7 kilomètres de la première de ces deux villes, et où des travaux d'art, indispensables pour le chemin de Belgique, seraient doublement utilisés, en servant aussi au chemin d'Angleterre.

De Fampoux, le tracé passe auprès de la ville de Lens; il touche ensuite à Béthune et va gagner Hazebrouck, d'où il se dirige d'un côté sur Calais par Saint-Omer, et de l'autre sur Dunkerque par l'ouest de Cassel. Il a, de Fampoux à Calais, un développement de 114 kilomètres, et un développement de 42 d'Hazebrouck à Dunkerque; ce qui fait un total de 156 kilomètres : il y aurait 337 kilomètres entre Paris et le port d'embarquement pour l'Angleterre, c'est-à-dire Calais; il y aurait 320 kilomètres entre Paris et Dunkerque; de Paris à Londres, la distance serait de 65 kilomètres de plus que par Amiens et Boulogne. La dépense, qui était en premier lieu de 17,280,000 fr., se trouve réduite à 13,180,000 fr , par la fixation du point de départ à Fampoux, laquelle produit, comme nous l'avons déjà exposé, une économie de 4 millions 100 mille francs.

Ce tracé se recommande par un avantage assurément bien digne d'attention; c'est qu'il est le plus court après le tracé de Boulogne. Si des difficultés aujourd'hui insurmontables s'opposent à l'exécution de celui-ci, si nous sommes par là réduits à accepter un allongement de 65 kilomètres dans les communications internationales, ne faut-il pas du moins que nous n'allions point au-delà, et que nous nous gardions de renoncer entièrement au bénéfice de la célérité de ces communications, qui est, en définitive, un des principaux résultats à espérer du chemin de fer? — La ligne d'Arras à Calais traverse des contrées riches par leur agriculture et par leur industrie. Elle atteint beaucoup de localités populeuses, et plusieurs villes importantes, entre lesquelles existent maintenant de

nombreuses et continuelles relations, qu'elle ne manquera pas de multiplier encore. A la circulation anglo-française, dont elle sera en possession exclusive, tant que le chemin de Boulogne ne sera pas établi, elle joindra les produits du parcours intérieur et local, qui suffiront, sans aucun doute, pour assurer à l'exploitation une rémunération satisfaisante, et parfaitement indépendante des mauvaises éventualités. En rapprochant les chiffres de dépenses ci-dessus mentionnées, on voit qu'elle doit coûter moins que le tracé de Boulogne, bien qu'elle aboutisse d'ailleurs aux deux ports de Calais et de Dunkerque.

Cette ligne laisse à désirer une communication directe entre ces ports et la ville de Lille, le centre des affaires commerciales et industrielles dans le Nord de la France. Mais elle facilite l'établissement de cette communication, en faisant converger à Hazebrouck les relations entre Paris, Calais et Dunkerque : en effet, d'Hazebrouck à Lille, la distance n'est que de 44 kilomètres; il n'y a peut-être pas de pays dans tout le royaume, où un chemin de fer doive coûter moins, et rapporter davantage. On peut donc s'attendre à voir l'industrie privée exécuter à ses frais ce tronçon additionnel. Si des doutes pouvaient subsister à cet égard, il suffirait, pour les dissiper, de citer ici les délibérations par lesquelles les conseils municipaux des villes intéressées ont garanti l'intérêt au minimum de 4 pour 100 du capital qui sera consacré à cette entreprise (1). Ainsi, le tracé de Fampoux cesserait d'ê-

(1) Les délégués des villes de Lille, de Calais, d'Hazebrouck,

tre défectueux, et recevrait un complément réclamé par de très-graves intérêts, sans accroissement de charges pour l'État.

Malgré ces considérations favorables, le Gouvernement n'a point adopté ce tracé. Il a pensé qu'il impliquerait la condamnation définitive de la ligne de Boulogne, à laquelle il a cru équitable de réserver, du moins, les chances de l'avenir. Dans l'intérêt de l'exploitation future, il lui a paru utile de prolonger autant que possible le transport de tous les voyageurs et de toutes les marchandises sur un tronc commun. Il a craint les désavantages qui pourraient résulter pour les Compagnies exploitantes de l'existence de deux lignes entre Arras et Hazebrouck d'une part, entre Lille et Hazebrouck de l'autre, ces deux lignes devant se par-

---

etc., ont fait connaître à la Commission, à la date du 17 mai dernier, que l'intérêt du capital à employer pour l'exécution de l'embranchement de Lille à Hazebrouck venait d'être garanti par les conseils municipaux de Lille, de Dunkerque, de Calais, d'Arras, de Saint-Omer, d'Armentières, de Bailleul, d'Hazebrouck, de Saint-Pierre, de Béthune et de Bergues, jusqu'à concurrence de la somme de 7,250,000 fr.

Cette garantie est offerte à l'association qui, sans le concours du Gouvernement et en dehors de la loi de 1842, exécutera, à ses seuls frais, la ligne projetée. Le devis pour l'entière exécution de cette ligne, est de 6,600,000 fr.

Indépendamment de cette garantie de 4 pour 100 du capital, une souscription par prise d'actions vient de s'ouvrir à Lille, et le chiffre déjà recueilli présente un capital de 2,000,000 fr.

Nous devons dire que M. le Ministre des travaux publics et la majorité de la Commission n'ont pas trouvé ces propositions de nature à modifier leur première opinion.

tager des produits qu'il vaut mieux réserver à une seule, afin de pouvoir stipuler de meilleures conditions de bail ou de concession. Ces objections n'étaient pas sans gravité. On a répondu cependant que l'exécution de la ligne de Boulogne ne saurait être compromise par le redressement de celle de Calais, lorsque, d'ailleurs, ce redressement laisse encore subsister entre l'une et l'autre une distance considérable; on s'est demandé si, au point de vue de l'utilité publique, il fallait que l'intérêt actuel d'une œuvre aussi importante que le chemin de fer d'Angleterre, s'inclinât devant une éventualité dont la réalisation n'est pas certaine, au moins quant à son époque. Le partage de la circulation entre deux lignes, a-t-on ajouté, pourrait avoir des inconvénients réels dans tout autre pays que les départements du Nord et du Pas-de-Calais, qui comptent ensemble 1,770,319 habitants. Mais ici, les mérites du tronc commun sont moins à considérer, eu égard à la densité de la population et au mouvement des affaires, qui procureront deux recettes locales, s'il y a deux lignes, surtout si ces deux lignes sont disposées de manière à desservir convenablement les relations intérieures déjà existantes.

3° Le Gouvernement et plusieurs membres de la Commission ont préféré le tracé qui ne se sépare de la ligne de Belgique qu'à Ostricourt, à 14 kilomètres au-dessus de Douai, entre cette ville et Lille. Ce tracé suit une ligne droite depuis son origine jusqu'à Hazebrouck, où il se confond avec le précédent dans sa double direction vers Calais et vers Dunkerque. Sans toucher à aucune ville avant d'arriver à Hazebrouck, il passe dans le voisinage des

communes relativement importantes de Carvin, de la Bassée, d'Estaire et de Merville. Il a une étendue de 104 kilomètres d'Ostricourt à Calais; et, l'embranchement d'Hazebrouck à Dunkerque ayant, comme on l'a vu tout-à-l'heure, une longueur de 43 kilomètres, cela forme un total de 146 kilomètres, dix de moins que le tracé d'Arras. Paris se trouve, au moyen du tracé d'Ostricourt, à 358 kilomètres de Calais, et à 340 kilomètres de Dunkerque; ce qui donne sur le tracé d'Arras un allongement de 21 kilomètres, et sur le tracé de Boulogne un allongement de 85 kilomètres pour la route d'Angleterre. Enfin, Dunkerque est séparé de Lille par une distance de 106 kilomètres, tandis que, par le système précédent, la distance serait seulement de 85 kilomètres. Quant à la dépense à la charge de l'État, elle est évaluée à 9,780,000 fr., c'est-à-dire à 3,400,000 fr. de moins que dans le tracé de Fampoux.

Ce qui résulte d'abord de ces indications, c'est que la ligne d'Ostricourt est la moins dispendieuse de toutes celles dont nous avons parlé jusqu'ici. Destinée à desservir à elle seule les relations internationales et les besoins de la circulation locale, elle doit être exploitée avec le plus d'avantages, et concentrer, en quelque sorte, tous les produits réalisables. En rendant inutile, impossible même, l'inexécution de l'embranchement de Lille à Hazebrouck, elle écarte pour toujours un supplément de dépense, qu'il est désirable d'éviter, lors même que l'industrie privée devrait en être seule chargée. D'un autre côté, elle prévient l'immixtion entre des lignes appartenant à l'État, et établies dans le régime de la loi de 1842, d'un tronçon apparte-

nant exclusivement à une Compagnie, qui aurait nécessairement des conditions spéciales de jouissance et d'exploitation, peut-être difficiles à concilier avec la loi commune. Enfin cette ligne, venant de Calais se souder au chemin de fer du Nord dans la direction de Douai et de Valenciennes, est parfaitement appropriée au transport par la France, de tout ce qui se rend d'Angleterre en Belgique et en Allemagne, comme de tout ce qui se dirige de ces pays vers l'Angleterre; dans l'un et l'autre cas, elle fait faire aux voyageurs et aux marchandises le plus long parcours possible sur notre territoire, sans allonger la distance de Londres à Bruxelles.

Ces divers titres, qui ont valu au tracé d'Ostricourt la préférence dont il a été l'objet de la part du Gouvernement, sont d'ailleurs balancés par des objections dont nous avons à rendre compte. S'il doit coûter moins que le tracé d'Arras ou de Fampoux, n'est-il pas à craindre qu'il ne rende inévitable l'exécution d'un chemin plus direct vers l'Angleterre, et cela dans un court délai, avant qu'il soit survenu aucune modification sérieuse dans les faits qui ont déterminé le projet de n'établir d'abord qu'une seule route ferrée entre les deux pays? — Ne vaudrait-il pas mieux adopter un tracé qui, n'en appelant et n'en excluant aucun autre, laisserait la question des dépenses ultérieures entièrement réservée? — C'est une exagération, en effet, que de présenter la ligne d'Ostricourt comme satisfaisant à tous les besoins de la circulation intérieure et internationale; si elle dessert en même temps toutes les directions, ce ne sera qu'à des conditions défavorables pour plusieurs d'entre

elles. Ainsi, elle allonge le trajet de Paris à Londres, bien plus que le tracé d'Arras; elle produit entre Lille et Dunkerque un accroissement de distance de 20 kilomètres, accroissement d'autant plus sensible qu'il s'applique à un parcours de peu d'étendue. Voilà des intérêts qui évidemment ne sont pas satisfaits, et qui, cependant, doivent exciter notre sollicitude bien plus vivement que le service anglo-belge.

Lille et Dunkerque vivent pour ainsi dire d'une vie commune. Dunkerque reçoit par la voie maritime ce que Lille consomme, fabrique ou transmet dans toute la partie septentrionale du royaume; en retour, tout ce qui est destiné à l'exportation par les industrieux fabricants de Lille et des environs, a son point de départ au port de Dunkerque. Ce que ces deux villes réclament avec le plus d'instance, comme nous l'avons exposé au commencement de ce rapport, c'est une communication directe qui les rapproche autant que possible, et qui facilite de plus en plus leurs relations d'intimité commerciale. Eh bien! la ligne d'Ostricourt, au lieu de leur accorder cette communication, leur enlève jusqu'à l'espérance de jamais l'obtenir, même de l'industrie privée.

Ces différents motifs, pris à des points de vue opposés entre eux, ont été débattus dans le sein de la Commission; nous exposerons ci-après de quelle manière une majorité s'y est formée pour l'adoption du tracé d'Ostricourt.

4° Quant au tracé de Lille, il tiendrait lieu jusqu'à Hazebrouck de la ligne dont l'entière exécution semble pouvoir être concédée à une Compagnie, par laquelle une soumission a été déposée,

pour laquelle des votes de garantie d'intérêt ont été émis par les conseils municipaux. Entre Hazebrouck, Calais et Dunkerque, il ne diffère nullement du tracé d'Ostricourt et de Fampoux. Son étendue serait de 146 kilomètres, répartis entre les distances de Lille à Calais, et d'Hazebrouck à Dunkerque, absolument dans les mêmes proportions qu'au tracé d'Ostricourt. La dépense serait à peu près la même que celle de ce dernier tracé; elle est évaluée par les ingénieurs à 9,890,000 fr. Mais il est trop évident que la voie de Lille à Calais et à Dunkerque ne sera jamais considérée comme la voie de Paris à Londres. Elle donnerait au parcours une longueur de 377 kilomètres, c'est-à-dire 105 de plus que le tracé de Boulogne, 40 de plus que le tracé de Fampoux, 20 de plus que le tracé d'Ostricourt. L'opinion qui a soutenu le tracé de Lille ne le sépare point de celui de Boulogne; elle regarde l'exécution de l'un et de l'autre comme devant être simultanée; elle ne recule pas devant la nécessité d'une dépense de 24,000,000 fr., non plus que devant les doutes qui existent encore sur la possibilité de faire utilement la partie de cette dépense afférente à la ligne à Boulogne. Elle soutient avec raison, du reste, que son système est plus complet, qu'il comprend la plus courte voie entre Paris et Londres, d'une part, entre Lille et Dunkerque, d'autre part.

Nous avons déjà indiqué les raisons qui ont engagé le Gouvernement et la majorité de la Commission à se borner, quant à présent, en ce qui concerne la ligne de Boulogne, à une proposition de classement; si ces raisons, dictées par la prudence, sont admises, si l'on reconnaît en outre la nécessité de ne mettre

à la charge de l'État qu'un seul tracé vers l'Angleterre, il paraît impossible que l'on choisisse précisément celui qui est le plus long, celui surtout qui, dans un but d'utilité locale, doit être exécuté par l'industrie privée, sans aucune dépense pour le Trésor.

En présence des intérêts qui se rattachent à chacun de ces tracés, intérêts qui, loin de se réduire aux étroites proportions de l'utilité locale, touchent, au contraire, le pays tout entier par leur caractère évident de généralité, votre Commission a senti, Messieurs, qu'il était de son devoir d'approfondir avec le plus grand soin toutes les questions dont nous venons de présenter le résumé.

Notre tâche n'était pas aussi simple que celle dont se trouvent, le plus souvent, investies les Commissions chargées par la Chambre d'examiner les projets de loi qui lui sont soumis. Pour nous, il ne s'agissait pas seulement de juger si la proposition du Gouvernement était bonne ou mauvaise, de l'adopter dans le premier cas, en motivant notre avis, de la rejeter dans le second, en y substituant purement et simplement un autre projet déclaré préférable par la majorité. S'il n'y avait eu que deux tracés en présence pour le chemin d'Angleterre, nous serions aisément parvenus à préparer la solution sur laquelle il vous est réservé de statuer ; mais nous avions à opter non pas entre deux, mais entre quatre, ou tout au moins entre trois systèmes différents, dont chacun s'appuyait sur des considérations importantes et très-plausibles, dont chacun avait, en conséquence, ses partisans parmi nous. Voilà ce qui ne pouvait man-

quer de rendre, et ce qui a rendu difficiles les conclusions que nous avions à formuler.

Après avoir désigné les quatre tracés de la ligne anglo-française par les noms des lieux où ils se souderaient à la ligne principale, savoir : Amiens, Arras ou Fampoux, Ostricourt, Lille, nous venons de donner à entendre qu'il n'y a cependant que trois systèmes entre lesquels le choix puisse réellement se fixer. En effet, le tracé d'Amiens à Boulogne ne doit pas être confondu avec les autres : il est, comme nous l'avons déjà fait remarquer, le mieux adapté aux relations entre Paris et Londres, parce qu'il est le plus court. Mais comme il laisserait en dehors de son mouvement presque tout le nord de la France, il ne peut se concevoir qu'avec une autre ligne, rattachant cette partie du royaume au littoral de la Manche. Il faut donc ou qu'il soit complété par le tracé de Lille, ou qu'il serve lui-même de complément à ce dernier ; et si nous l'adoptions, ce ne pourrait être qu'à la condition de cette association indispensable. Le système qui vous serait alors proposé, Messieurs, aurait le double inconvénient de coûter à l'État 24 millions, et de comprendre dans son ensemble un chemin de fer de 124 kilomètres d'étendue, ne devant donner sur les deux tiers de son parcours que de faibles produits en temps ordinaire, que des produits à peu près nuls en cas de rupture avec l'Angleterre.

Le Gouvernement a reculé devant de telles objections ; il a pensé qu'il y avait lieu de ne songer jusqu'à nouvel ordre qu'à une seule ligne d'Angleterre, et qu'il fallait l'établir dans de meilleures conditions d'existence.

Mais il a voulu en même temps accorder au chemin de Boulogne un titre qui pût être dans l'avenir une garantie d'exécution ; et, en proposant le classement de ce chemin sans vote de fonds, tandis que des voies et moyens sont accordés aux autres parties du projet de loi, il lui a fait une situation spéciale qui le sépare des autres tracés ; il a voulu le mettre sous un régime différent. De son côté, votre Commission a adopté à l'unanimité ce classement, tel qu'il était proposé. Deux membres seulement ont declaré qu'ils ne reculeraient pas devant un vote de fonds. La Commission a maintenu ainsi la situation à part du chemin de fer de Boulogne, qui pourra s'exécuter, soit conformément à la loi de 1842, soit autrement, lorsqu'une Compagnie offrira de s'en charger à des conditions acceptables (1). Quoi qu'il en soit, le

(1) A la date du 4 mai, M. le Maire de Boulogne adressait à la Commission copie d'une lettre des capitalistes de Londres à M. le Ministre des travaux publics, relativement à la possibilite de former en Angleterre une Compagnie pour l'exploitation et même pour la construction d'un chemin de fer de Boulogne à Amiens.

Ces capitalistes exposaient que le rapport fait sur le chemin d'Amiens à Boulogne par M. Cabitt, ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres, était tellement favorable, *qu'ils se seraient à l'instant même constitués en Compagnie, s'ils avaient pu obtenir soit un traité à soumettre aux Chambres soit la promesse qu'ils ne seraient pas supplantés par toute Compagnie qui, se présentant par les lignes de Lille et Calais, désirerait aussi obtenir celle d'Amiens à Boulogne.*

Ils ajoutaient : « Aussitôt que votre Excellence aura fait connaître à l'un de nous que vous êtes disposé à entrer en négociation sur cette base (*la garantie contre toute sou-*

Tracé d'Amiens à Boulogne, se trouvant en quelque sorte hors de cause, sous le point de vue de l'exécution immédiate, il ne nous restait à délibérer que sur les autres tracés.

Nous avons mis d'abord en délibération le tracé de Lille. C'est, comme on l'a vu, celui de tous qui allonge le plus la route d'Angleterre; et, pour cette

---

mission au rabais par toute autre Compagnie formée pour les lignes du Nord), nous vous donnerons de suite les preuves justificatives que les capitaux ne manqueront pas.

A la date du 23 mai, M. le Maire de Boulogne et M. Fontaine fils, président de la chambre de commerce, ont adressé, à ce sujet, de nouvelles observations à la Commission. « Nous ne croyons pas, ont-ils dit, qu'il soit en-
« core possible de contester la valeur de l'exploitation de
« la ligne de Boulogne à Amiens dont la supériorité est re-
« connue. Nous affirmons que les chefs des grandes Compa-
« gnies de l'année dernière nous ont dit être prêts à la com-
« prendre dans leurs propositions; que des capitalistes res-
« pectables n'attendent que l'autorisation donnée par la loi
« au Gouvernement de la concéder pour entrer en négociation
« avec M. le Ministre des travaux publics, et nous ajouterons
« qu'aujourd'hui même nous recevons l'invitation de faire
« partie d'un comité composé de capitalistes français et
« étrangers qui va se réunir à Paris pour former une Com-
« pagnie qui se propose de prendre à long terme l'entre-
« prise de l'établissement et de l'exploitation, sans autres
« subventions de l'Etat que la délivrance gratuite des ter-
« rains des lignes d'Amiens à Boulogne, de Douai à la fron-
« tière belge par Valenciennes, d'Ostricourt à Calais et
« d'Hazebrouck à Dunkerque, considérés comme embran-
« chement de Paris en Belgique par Lille. »

Ces observations, dont nous avons cru devoir rendre compte à la Chambre, n'ont pas détruit les objections de M. le Ministre des travaux publics qui a persisté dans son opinion, et la Commission elle-même a maintenu sa résolution.

raison même, il appelle la création d'une voie plus directe et plus courte; il ne peut que coexister avec un autre tracé; il ne serait à lui seul que la moitié d'un système. Ceux d'entre nous qui l'ont soutenu le considéraient, en effet, comme inséparable du tracé de Boulogne. Mais, en supposant que, pour les motifs déjà exposés, le tracé de Boulogne serait ajourné, le tracé de Lille, qui desservirait très-bien les relations de cette ville avec Dunkerque, leur paraissait aussi pouvoir desservir, du moins provisoirement, les relations entre Paris et Londres. La majorité de la Commission n'a pas été de cet avis : elle a pensé qu'il ne fallait pas mettre l'accessoire à la place du principal, que le but que nous avions à atteindre, en premier lieu, était l'établissement d'une voie de France en Angleterre, qu'il n'était pas possible de soumettre, même pour un temps, les voyageurs entre les deux pays, à un allongement de trajet de 105 kilomètres; le tracé de Lille a été rejeté par sept voix contre deux.

Le tracé d'Arras, ou plutôt de Fampoux, ayant ensuite été mis en discussion, a obtenu une majorité de cinq voix, composée de quatre membres qui l'ont constamment regardé comme meilleur que tous les autres, et d'un des membres qui, ayant voté sans succès pour le tracé de Lille, plaçait celui de Fampoux avant celui d'Ostricourt, dans l'ordre de ses préférences. Ce résultat a donné lieu à de vives réclamations. Ceux des membres de la Commission qui désiraient surtout l'adoption du tracé d'Ostricourt, ont demandé que le vote qui venait d'avoir lieu ne fût pas tenu pour définitif; ils ont rappelé qu'ils avaient fait leurs réserves; ils ont déclaré que si leur tracé de prédilection

était écarté, ils se reporteraient vers le tracé de Lille pour former une nouvelle majorité contre celui de Fampoux.

Les partisans du tracé de Fampoux, de leur côté, ont fait connaître que si l'épreuve était recommencée, et s'ils passaient, par là, de l'état de majorité à l'état de minorité, leur seconde préférence s'appliquerait au tracé d'Ostricourt plutôt qu'au tracé de Lille.

Par ces détails, qui paraîtront peut-être trop minutieux, mais qui sont indispensables pour l'exacte connaissance de la vérité, on voit qu'il y avait réellement dans la Commission deux voix pour le tracé de Lille, trois voix pour le tracé d'Ostricourt, quatre voix pour le tracé de Fampoux. Il n'y avait de majorité absolue pour aucun des systèmes. Cependant, animés du vif désir de vous soumettre un travail tout à la fois consciencieux et en rapport avec les usages parlementaires, nous avons cherché de bonne foi à concilier nos opinions. Il a été convenu entre nous que, dans une délibération nouvelle, chaque membre de la Commisison exprimerait l'ordre de ses préferences entre les tracés. C'est par ce procédé que nous sommes arrivés à mettre en première ligne le tracé d'Ostricourt, en seconde ligne le tracé de Fampoux, en troisième ligne le tracé de Lille. La Commission propose donc l'adoption du tracé choisi par le Gouvernement.

MODE D'EXÉCUTION.

La Chambre connaît le rapport adressé par M. Robert Stephenson, ingénieur anglais, aux pré-

sident et directeur de la compagnie du *South-Eastern rail-way*, sur le chemin de fer du Nord. D'après ce document, le sommaire du trafic se composerait ainsi :

Voyageurs et voitures :

Diligences.............	7,296,119f	
— ayant un arrangement pour la taxe des voyageurs...........	401,185	8,490,027f
Voyages en poste......	553,680	
Malles-postes..........	85,368	
Voitures particulières. .	153,675	

Marchandises, poissons et bestiaux :

Roulages publics et paquets de voitures... .	8,391,123	
Transport par eau.....	3,490,725	
Espèces et matières d'or et d'argent en barres...	81,606	13,133,032
Poisson...............	552,315	
Bestiaux, moutons, etc...	617,283	
Total................		21,623,079
Pour le double des voyageurs par diligence........................		7,296,119
Total.............		28,919,198

Faute de données officielles, la Commission dont l'honorable M. Baude était rapporteur, avait pris le travail de M. Stephenson pour base de son examen. Écartant des calculs de l'ingénieur anglais toute la partie conjecturale, et calculant le produit sur l'état actuel de la circulation, elle était arrivée au chiffre de *13,033,548 fr.*

N° 142.

Sur cette base, l'administration et l'entretien du chemin de fer étant de 6,000 fr. par kilomètre, la traction des voyageurs comptée à 0 fr. 02 c. par personne, et celle des marchandises à 0 fr. 04 c. par tonne, on arrivait à une dépense annuelle d'à peu près moitié du produit brut. Dans aucun cas, disait la Commission, *le produit net ne paraît devoir être au-dessous de 6 millions.* (Page 28 du Rapport.)

La Commission ajoutait : « Nous présentons ces « calculs pour nous conformer à l'obligation où « nous croyons être de soumettre à la Chambre toutes « les bases de nos déterminations, mais avec un « profond regret que l'Administration n'ait pas cru « devoir, par l'instruction méthodique et complète « d'une affaire aussi importante, donner à vos dé- « libérations des éléments dont son témoignage « eût garanti la précision, »

L'Administration s'est procuré, depuis l'année dernière, les renseignements qui lui manquaient. Les agents des ponts-et-chaussées ont constaté le mouvement des voitures chargées de marchandises, et le nombre des voyageurs, dont la circulation est assujettie, au profit du Trésor, à l'impôt indirect du dixième.

Voici le résultat du contrôle des ingénieurs des ponts-et-chaussées.

Le travail de l'ingénieur chargé de la statistique de la partie du chemin de fer du Nord comprise entre Paris et Amiens, donne les produits suivants :

Voyageurs..................	4,479,946 fr.
Marchandises................	2,715,684
Marée......................	803,788
Marchandises par eau..........	1,776,000
Reporter.......	9,775,18

Report......	9,775,418 fr.
Bœufs et vaches..............	4,034
Moutons....................	394,158
Veaux et porcs..............	126,828
	9,698,538
En ajoutant pour doublement des voyageurs..................	4,279,946
On arriverait au chiffre de....	13,978,484

Le rapport de l'ingénieur du Pas-de-Calais se résume ainsi :

Trafic des voyageurs..........	721,335 fr.
Voyages en poste.............	333,237
Trafic des marchandises et bagages (en voiture).........	562,592
Transport des espèces d'or et d'argent..................	80,984
Transport des marchandises par eau....................	480,394
Transport du poisson........	1,643,680
— des bestiaux.......	507,019
Malles-postes................	50,516
Voitures particulières transportées sur le chemin de fer....	95,354
Total...........	4,475,111

L'ingénieur du département du Nord signale les différences que nous indiquerons ci-après entre les chiffres de la circulation énoncés dans le mémoire de M. Stephenson, et les chiffres qui proviennent de son contrôle; mais il ne tire aucune conclusion *en argent* de ces différences. Il ne dit pas si les augmentations dont il parle doivent por-

ter sur le parcours total ou sur le parcours partiel, distinction importante sous le rapport du produit. Il ne résulte donc de ce travail qu'une présomption que la *circulation existante est supérieure à ce que M. Stephenson avait annoncé*. Mais il n'est pas possible d'évaluer ce produit en chiffres, et de l'ajouter aux sommes ci-dessus, de manière à totaliser et à comparer le revenu trouvé par M. Stephenson pour l'ensemble du réseau, avec le revenu général provenant du contrôle de MM. les Ingénieurs.

Ces éléments, Messieurs, ont été diversement appréciés dans le sein de votre Commission, et cependant la limite vraie ou exagérée des produits probables du chemin, est ce qui rendra possible ou impossible le traité qu'il s'agit de faire avec les Compagnies concessionnaires.

D'une part on a dit, avec les ingénieurs, que les calculs fournis par M. Stephenson sur la circulation des voyageurs et des marchandises étaient *plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité;* qu'il était démontré que le transport des marchandises par eau, celui des bestiaux et du poisson, avaient été évalués *trop bas* dans le mémoire de l'ingénieur anglais; qu'ainsi, suivant le rapport de MM. les Ingénieurs, le transport effectué par eau, dans le département du Pas-de-Calais, par exemple, et dont le chemin de fer pourra un jour profiter, devrait être de........................... 480,394 fr.

Et non pas de................ 231,000

Comme l'a dit M. Stephenson. Ce qui établit une différence de..... 249,394 fr.

Le transport du poisson, d'après le même docu-

ment, produirait............... 1,643,680 fr.

Et M. Stephenson le compte seulement pour la somme de...... 488,236

Différence....... 1,155, 44 fr.

Suivant MM. les Ingénieurs du Pas-de-Calais, le transport des bestiaux produirait une recette de. .... 507,019 fr.

Et suivant M. Stephenson, de.. 99,099

Différence..... 407,930 fr.

Il est possible qu'il n'y ait pas lieu à faire des observations de même nature, en ce qui concerne les autres départements traversés par le chemin de fer. En supposant même que l'on pût y signaler quelques évaluations exagérées, toujours est-il que la partie comprise entre Paris et Amiens ne doit subir aucune réduction.

Le contrôle a été fait avec le plus grand soin par MM. Couche, Saize et de Breville, ingénieurs du Gouvernement, qui expriment l'opinion formelle, que les produits bruts de ce chemin, bien que de près de 14 millions, sont encore au-dessous de la vérité. M. l'ingénieur en chef de Breville ajoute, en effet : « J'aurais été surpris moi-même du chiffre « de 14 millions, si je n'avais maintenant connais« sance des contrées si peuplées, si industrieuses « et si riches que le rail-way parcourt ; la circula« tion sera tout autre assurément sur cette partie « de la ligne du Nord que sur la ligne d'Orléans, « par exemple, et cependant ce dernier chemin « produira six millions dès la première année. »

En présence de ces faits, qui n'ont paru susceptibles d'aucun doute à la majorité de votre Commission, cette majorité a déclaré qu'il lui serait impos-

sible de livrer des bénéfices aussi considérables à une compagnie concessionnaire pendant une durée de 28 ans.

La minorité a fait remarquer qu'en examinant avec attention le travail de MM. les ingénieurs, on ne pouvait s'empêcher de le trouver, dans quelques parties, incomplet, conjectural, hasardé.

L'ingénieur de la Somme est le seul qui ait opéré avec une méthode satisfaisante. Celui du département du Nord s'est borné à indiquer les lignes et le nombre des voyageurs par an, sans calculer précisément les distances à parcourir, ni, par conséquent, la recette présumée. Il a porté dans son travail des villes qui ne sont nullement comprises dans le rayon du chemin de fer, telles que Armentières, Comines, Ypres, etc. L'ingénieur du Pas-de-Calais a également compris dans son relevé des villes, et même des arrondissements entiers qui auraient dû rester en dehors; il a inexactement calculé plusieurs distances, et pris à tort des points de départ dans le département du Nord, pour arriver jusqu'à Paris, au lieu de se borner au parcours de son département. Enfin, il a supposé que tous les bestiaux allant d'un marché à l'autre, de Saint-Omer à Lillers, de Lillers à Arras, etc., seraient transportés en wagons; que tout le poisson frais du port de Boulogne, en destination pour Paris, irait prendre le chemin de fer à Calais; et qu'il en serait de même de tous les chevaux qui s'exportent de cet arrondissement; ce sont là des éventualités sur lesquelles il serait fort téméraire de compter.

On voit qu'il est impossible de s'en rapporter entièrement aux relevés de MM. les ingénieurs, si

l'on veut obtenir le résultat vrai des opérations de toute la ligne. Pour apprécier les produits avec exactitude, il aurait fallu tenir compte de trois ordres de circulation : 1° la correspondance des villes d'un même département entre elles, par exemple Lille avec Valenciennes (Nord), Calais avec Saint-Omer (Pas-de-Calais); 2° la correspondance de ces villes avec celles des départements voisins, par exemple Lille avec Calais; Arras avec Lille; Lille, Arras avec Amiens, etc., etc.; 3° enfin, la correspondance desdites villes avec le point de départ du chemin de fer; Valenciennes, Lille, Dunkerque, Calais avec Paris; Saint-Omer, Arras, Douai avec Paris, etc., etc.

Les distances totales à parcourir sur le chemin de fer entre les villes, dans les deux premiers cas, auraient dû être calculées exactement en kilomètres, et le nombre de ces kilomètres, multipliés par celui des voyageurs ou des tonnes de marchandises, pour donner le chiffre des kilomètres parcourus et déterminer la recette.

Quant aux lignes partant des villes du Nord et du Pas-de-Calais, et aboutissant à Paris, la distance aurait dû être réduite à celle qui existe entre ces villes et Amiens, puisque le surplus du parcours avait été compris dans la statistique de l'ingénieur de la Somme, et cela était indispensable pour qu'il n'y eût pas double emploi. Ainsi, ligne de Valenciennes à Paris (relevé du Nord), 125 kilomètres, jusqu'à Amiens; même ligne (relevé de la Somme), 148 kilomètres, depuis Amiens; distance totale entre Paris et Valenciennes, 273 kilomètres.

Si ces bases étaient adoptées, et si l'on additionnait avec exactitude les produits dans les dépar-

tements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Oise, de Seine-et-Oise et de la Seine, la minorité de la Commission estime que l'on arriverait à un chiffre brut d'environ 17 millions.

L'honorable M. Baude avait évalué la recette à 13,033,548 fr.; mais il n'avait admis, dans son calcul, ni le produit du quart du tonnage des canaux parallèles au chemin de fer, ni le produit du transport des bestiaux, qu'il ne portait que pour mémoire, et qui, dans l'appréciation essayée par la minorité de la Commission, figurent pour une somme de 3,301,441 fr.

Cette appréciation elle-même devrait subir des réductions :

1° Dans le cas où le transport local des bestiaux aurait lieu à pied ;

2° Dans le cas où la marée fraîche provenant du port de Boulogne, et destinée à Paris, au lieu d'être transportée à Calais, suivrait la voie de terre jusqu'à Amiens, et ne donnerait lieu à recette qu'à partir de cette ville ; il faudrait alors retrancher de cet article de recette 789,494 fr. ;

3° Dans le cas très-probable où il en serait de même pour le transport des chevaux de l'arrondissement de Boulogne; la recette pour cet article descendrait alors de 837,195, à 598,658 fr.

Différence en moins 238,537

Dans ces évaluations diverses, le prix du transport des voyageurs est calculé en moyenne à raison de 6 c. 1/2 par kilomètre, celui des marchandises à 16 c. par tonne et par kilomètre, celui des bestiaux à 7 c. pour les bœufs, vaches et chevaux,

à 2 c. 1/2 pour les veaux, à 1 c. 1/2 pour les porcs, à 1 c. pour les moutons par tête et par kilomètre.

Le nombre des voyageurs a été calculé aux trois quarts de celui que peuvent transporter les voitures qui sont aujourd'hui en circulation.

Tout en insistant sur les prévisions de M. Stephenson, qui s'élèvent à 28,919,198 fr. par le doublement des voyageurs doublement qui, dans l'opinion de la majorité de la Commission, ne peut manquer de se produire même sur les lignes médiocres, cette majorité a néanmoins pensé que pour enlever aux canaux, suivant la supposition de M. Stephenson, une partie des marchandises qu'ils transportent, il faudrait ne calculer les recettes que sur le pied de 10 cent. la tonne, au lieu de 16 c., ce qui réduirait les produits aux proportions que voici :

Voyageurs (nombre doublé)....	16,244,000 f.
Marchandises................	7,896,000
	24,140,000 f.

Soit net, et déduction faite de 45 pour 100 de frais d'exploitation, en nombre rond.... 13,000,000 f.

Le revenu net, par kilom., ne serait pas au dessous de 30,000 fr., soit 21,000,000 pour le dividende de la Compagnie, représentant l'intérêt et l'amortissement de 150,000 francs par kilomètre.

La minorité croit devoir rappeler que ces calculs s'appuient sur la supposition d'un état permanent de paix et de prospérité, pendant toute la durée de la concession ; qu'il faut cependant s'attendre à des événements plus ou moins graves, qui exerceront sur les recettes une facheuse influence, et que, dans une aussi grande entreprise, on doit admettre

une équitable compensation des chances défavorables.

Quelle que soit la portée des observations que nous venons de présenter au nom des deux opinions contraires, sans confondre les choses qui ne doivent pas être confondues, sans placer sur la même ligne les faits positifs du présent et les éventualités de l'avenir, sans doubler systématiquement le nombre des voyageurs, comme l'a fait M. Stéphenson, comme l'a fait M. l'ingénieur de la Somme, il est démontré pour la Commission que les produits probables de la ligne du Nord seront supérieurs à l'évaluation de l'honoroble M. Baude, et que ces produits seront très-considérables.

Il est impossible d'en calculer exactement la mesure.

La Commission a essayé ensuite de se rendre compte de l'influence que les nouvelles conditions du cahier des charges pourraient exercer sur les recettes du chemin du Nord.

Il est évident que les calculs faits dans l'hypothèse d'une concession de quarante ans, ne sont plus applicables aux clauses du projet actuel. Il est évident que l'exécution de l'embranchement de Boulogne, par exemple, réagirait sérieusement sur les bénéfices de l'entreprise, en enlevant à la ligne d'Amiens à Calais le plus grand nombre des voyageurs passant le détroit. En établissant ses calculs sur le tarif d'Orléans, M. Stephenson ne prévoyait pas une troisième espèce de voitures couvertes à moindre prix, ne différant dans sa construction que très-peu de la deuxième classe, et lui étant même préférable pendant une partie de l'année. Il est difficile de calculer la portée de cette innovation,

mais elle pourra déclasser les voyageurs, et exercer une sérieuse influence sur les recettes du chemin.

Les conditions du nouveau tarif atténueront considérablement l'importance du trafic des marchandises que M. Stephenson évalue à 12,636,740 francs.

Le bagage et la petite messagerie qui, au tarif d'Orléans, sont taxés à 40 c. la tonne, sont également réduits.

Une tolérance plus grande est ajoutée à celle qui existait déjà pour le bagage des voyageurs.

Enfin, une réduction uniforme de fr. 0,02 par tonne et par kilomètre, est imposée sur les trois classes de marchandises.

Cette diminution du maximum du tarif n'affectera pas également toutes les marchandises que le chemin de fer peut avoir à transporter; mais elle atteindra toutes celles qui, ayant intrinsèquement une valeur commerciale suffisante, pouvaient supporter le plein du tarif, en échange d'un transport prompt et convenable.

Mais, en acceptant sans restriction les résultats présentés par M. Stephenson (21millions), qui donnent un intérêt de 14 p. 0/0 du capital nécessaire à l'entreprise, le bénéfice de la Compagnie, avec les conditions du projet de loi, se répartirait ainsi qu'il suit :

Sur ces 14 pour cent, la Compagnie prélèverait 8 pour cent, ce qui, avec la moitié de l'excédant, lui ferait 11 pour cent, sur lesquels 2 pour cent seraient affectés à son amortissement. Il lui resterait donc 9 pour cent pour faire face à toutes les éventualités, aux mauvaises années qu'il faut pré-

voir dans le cours de la concession, et aux charges résultant pour elle du nouveau projet de bail.

La majorité de la Commission a exprimé l'opinion que les atténuations de recettes qui pourront résulter des nouvelles clauses du cahier des charges, ne compensent pas, à beaucoup près, les accroissements de produits révélés depuis l'année dernière, par l'exploitation des chemins de fer de Rouen et d'Orléans. Elle estime que ces accroissements sont de nature à faire cesser toutes les incertitudes. Le chiffre des voyageurs a dépassé toutes les espérances, et s'il est vrai, comme on l'a dit, que la circulation actuelle est la base la plus certaine de la circulation future, il est également vrai qu'on peut, sans exagération, calculer en moyenne le doublement des voyageurs dans un petit nombre d'années. Quant aux marchandises, les faits prouvent que les chemins de fer finiront par détruire toutes les concurrences, et que l'augmentation des recettes grandira, d'année en année, dans une proportion presque géométrique. L'expérience est faite en Angleterre, en Belgique; et nous voyons aux portes de Paris le chemin de fer de Rouen s'emparer graduellement de tous les transports, même de ceux qui appartiennent à la navigation de la Seine. Toutes ces sources de richesses se développeront de plus en plus, spécialement pour le chemin du Nord, qui va traverser des départements dont les populations et la prospérité sont exceptionnelles. D'ailleurs, la mise de fonds de la Compagnie sera bien inférieure aux calculs qui avaient été présentés l'année dernière dans le rapport de l'honorable M. Baude. Les frais à sa charge, d'après la loi du 11 juin 1842, doivent être évalués à 150,000 f. et non à 175,000 f.

par kilomètre. Les rails ont été adjugés pour Arras à 330 fr. la tonne.

Avant de prendre une résolution sur la question de durée, qui décidait en réalité du sort de la loi, la Commission a examiné avec attention les observations écrites qui lui ont été adressées au nom d'une Compagnie financière; elle a également entendu celles de plusieurs Compagnies fermières.

D'une part on a insisté sur les différences que nous avons déjà signalées à la Chambre. L'année dernière, a-t-on dit, le Gouvernement exprimait bien l'intention de faire aboutir par trois points différents le chemin du Nord au littoral de la Manche; mais en même temps il proclamait qu'aucune Compagnie n'avait voulu se charger d'exploiter la ligne d'Amiens à Boulogne, et il était facile de prévoir qu'une fois les communications avec l'Angleterre assurées par Calais et Dunkerque, la direction sur Boulogne resterait indéfiniment à l'état de projet. Aujourd'hui on la classe, ce qui augmente singulièrement les chances d'exécution pour cette ligne. On substitue 28 ans à 40 ans, en augmentant toutes les charges et en diminuant toutes les chances favorables de l'entreprise. Il est cependant impossible de faire abstraction des pertes qui peuvent atteindre une spéculation aussi vaste et dont le succès dépend après tout d'une longue paix et d'une prospérité constante.

Que s'est-il passé depuis un an ?

Tout le monde exagère les résultats obtenus dans l'exploitation des chemins de fer. Le cours actuel des actions n'est nullement en rapport avec les produits; à cet égard, comme en beaucoup d'autres circonstances, la faveur publique est sans me-

sure. Les produits sont pour si peu dans le cours des actions, qu'il ne serait pas difficile de citer tel chemin de fer dont les actions sont au même prix, et ont même souvent été à un prix plus élevé que les actions d'un autre chemin de fer, bien que celui-ci ait fait des recettes plus avantageuses, bien qu'il ait une plus longue concession et les probabilités d'un plus bel avenir.

Si nous prenions pour exemples les chemins de Rouen et d'Orléans, nous verrions que les *actions* du premier, calculées sur le produit vrai, vaudraient au taux de 6 p. c., 583 fr , et celles du second 555.

Il y a dans le cours une exagération qui peut s'expliquer par diverses causes, notamment par ce fait qu'une grande partie de ces valeurs appartient à des étrangers, chez lesquels le taux de l'intérêt est moins élevé qu'en France.

Si on envisage la prospérité future des chemins de fer, abstraction faite de ces circonstances, on ne peut tirer aucune conséquence de la fluctuation du prix de leurs actions. Les cours sont l'effet du jeu. Le jour où les capitaux provisoirement engagés se retireront, les actions tomberont peut-être au-dessous de leur valeur réelle, par suite du même manque de mesure. Le cours actuel des actions ne saurait donc être pour des esprits réfléchis, un indice certain de la prospérité future de nos entreprises de chemins de fer.

En voulant calculer trop rigoureusement tous les bénéfices possibles, on rendrait l'entreprise inexécutable, puisqu'il faudrait faire face, non-seulement au capital de premier établissement, mais encore au capital que nécessitera le renouvellement successif du matériel et de la voie, pendant la durée de

la concession ; capital nouveau, considérable, auquel aucun amortissement n'est consacré par la loi.

La ligne de Paris à la frontière belge et au littoral de la Manche, ne peut être comparée aux lignes que nous possédons jusqu'à présent, et qui n'excèdent guères 130 kilomètres. Une longueur sextuple a pour conséquence infaillible d'augmenter les frais généraux dans une proportion incalculable, et de multiplier à l'infini les chances de responsabilité. Ce n'est pas sur une progression simple qu'il faut compter en matière d'accidents sur les chemins de fer, et nul encore en France, ni dans les pays voisins, n'a fait l'essai des éventualités que renferme un parcours de 460 kilomètres. Enfin les chemins de fer anglais sont concédés à perpétuité. Les Compagnies qui exploitent jusqu'ici des chemins de fer en France, ont des jouissances séculaires, tandis qu'on réduit la jouissance sur la ligne anglo-belge à de telles proportions, qu'un évènement imprévu, dans un cercle aussi étroit, peut renverser toutes les bases des bénéfices calculés sur la période entière.

Ces observations à l'appui du système des concessions ont été combattues par la majorité de la Commission : cette majorité trouve assurément très-légitimes les spéculations dont les chemins de fer peuvent être l'objet de la part des capitalistes ; mais ces spéculations ne sont pas indispensables à l'exécution des chemins de fer, et si on s'engage dans le système qui les comporte, il faut du moins les resserrer dans des limites de bénéfices plus modestes que ceux auxquels on prétend.

Si l'on contracte avec des Compagnies concessionnaires, il est nécessaire, sans doute, de leur laisser une équitable rémunération de leur industrie; mais il n'est pas moins indispensable de se montrer économe de la fortune publique. Il serait imprudent de leur abandonner les profits des lignes les plus fructueuses pour être obligé ensuite de prendre au compte de l'État les charges des lignes moins parcourues. On se priverait de la possibilité d'établir une compensation nécessaire, si on leur livrait pendant 28 ans des bénéfices qui, restreints à 20 années, seraient encore suffisants pour amortir leur mise dehors, et leur rendre 8 ou 10 pour cent des capitaux engagés.

Il est possible que les actions de plusieurs chemins de fer existants soient cotées au-dessus de leur valeur (ce que l'on pourrait contester en envisageant l'avenir qui leur est réservé), mais ce n'est pas sur cette valeur plus ou moins sincère que s'établissent les calculs par lesquels on démontre l'exagération d'une durée de 28 ans par la ligne du Nord.

En supposant le chemin de fer d'Orléans exécuté dans le système de la loi du 11 juin, c'est-à-dire la Compagnie n'ayant déboursé que les deux cinquièmes du coût total, cette Compagnie recevrait actuellement 18 pour cent de revenu net, soit 13 pour cent pour sa part. Le chemin du Nord ne sera pas moins fructueux; il a des parties bien supérieures. La Compagnie, par un prélèvement de 3 pour cent sur ces 13 pour cent, amortirait son ca-

pital dans 21 ans, et se réserverait un dividende de 10 pour cent. C'est un assez beau placement.

On argumente d'un renouvellement obligé des rails et du matériel roulant dans l'espace de vingt-huit ans; on oublie que ce renovellement se fait d'une manière successive, chaque jour, chaque année, et qu'il est compris dans les 40 à 50 pour 100 que que l'on attribue aux frais d'exploitation. Lorsqu'on a été obligé au renouvellement d'une voie tout entière, c'est qu'il a fallu changer des rails trop faibles posés en prévision de locomotives du poids de six tonnes, et qui devaient, plus tard, supporter des locomotives du poids de dix-huit tonnes. Il n'y aura rien de semblable.

On argumente encore des frais toujours plus considérables sur une grande ligne que sur une petite; tandis qu'au contraire, dans cette industrie comme dans toutes les autres, les frais généraux vont en diminuant à mesure que les affaires s'étendent. On prétend que les accidents ont beaucoup plus de chances de se produire sur un plus grand développement; mais on pourrait répondre qu'ils seront tout au plus proportionnels au parcours. Nous voyons même, dans un rapport officiel fait au Parlement d'Angleterre en 1843, qu'avec un plus grand nombre de lignes en exploitation, avec plus de circulation, les accidents ont été moins fréquents que dans toutes les années précédentes, et n'ont présenté que 3 victimes sur 24 millions de voyageurs.

Tels sont les motifs qui, malgré les observations faites à l'appui du système de concession, ont fait persister la majorité dans sa conviction que le dé-

lai de 28 ans dépasse de beaucoup le délai qu'on pourrait raisonnablement accorder, si on adoptait ce système.

Nous résumerons les propositions des Compagnies fermières en mettant sous les yeux de la Chambre la soumission de ces Compagnies réunies, et le tableau des calculs sur lesquels cette soumission se fonde :

« 1° Douze années de jouissance à partir du jour « où le Gouvernement aura livré à la Compagnie « la totalité du chemin, hormis l'embranchement « de Boulogne;

« 2° Pendant chacune de ces douze années, pour « l'État, trois pour cent de la somme de cent douze « millions, soit : trois millions trois cent soixante « mille francs, à prendre sur les sommes excédant « le paiement des frais généraux;

« 3° Pour la Compagnie, six pour cent de la « somme de 20 millions, représentant le capital « engagé par elle dans l'opération, non compris « l'embranchement de Boulogne; plus trois un « quart pour cent du même capital, à titre d'amor- « tissement de la dépréciation de son matériel; le « tout à prendre sur les sommes excédant le paie- « ment des frais généraux, et la somme de trois « millions trois cent soixante mille francs à compter « à l'État;

« 4° Partage égal et par moitié entre l'État et « la Compagnie des bénéfices excédant tous les « prélèvements ci-dessus indiqués;

« 5° Obligation pour l'État d'affermer à la Com- « pagnie fermière du chemin du Nord l'embran-

« chement de Boulogne, dès que cet embranche-
« ment serait livré à l'exploitation.

« *Les membres du conseil d'administration de la Compagnie fermière pour le chemin du Nord,*

« *Signé* BARBIER, OUDET, BESSON, ARNOUX, CAILLARD, AMÉDÉE RAVENAZ, E. SIMON, SOUFFLOT, MUSNIER, BOURLON E. (1). »

---

(1) A la date du 30 mai dernier, la Commission a reçu, des membres du conseil d'administration de cette Compagnie, la communication suivante :

A Monsieur le Président et à Messieurs les membres de la Commission de la Chambre des Députés, chargés de l'examen du projet de loi du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et au littoral de la Manche.

« Messieurs,

« Nous avons l'honneur de vous faire parvenir copie de la lettre que nous venons d'adresser cejourd'hui, à M. le Ministre des travaux publics.

« Nous sommes avec respect,

« Messieurs,

« Vos très-humbles et très-obéissants serviteurs,

« *Les membres du conseil d'administration de la Compagnie fermière du chemin du Nord,*

« *Signé* BARBIER, OUDET, BESSON, ARNOUX, Ed. CAILLARD, Amédée RAVENAZ, SOUFFLOT, MUSNIER, E. SIMON, GIRARD, DIREZ aîné, L. BREITTMAYER, AIMARD, G. HEIM. »

Paris, le 30 mai 1841.

Deux systèmes sont donc en présence pour l'exécution des grandes lignes de chemins de fer. Ces deux systèmes, dont l'un semblerait nécessai-

---

Copie certifiée de la lettre adressée le 30 mai 1844, à M. le Ministre des travaux publics par la Compagnie fermière du chemin du Nord.

« Monsieur le Ministre,

« Dans notre soumission du 10 mai courant, nous avions exposé l'ordre dans lequel les prélèvements seraient faits après les frais d'exploitation; la pensée ne nous était pas venue que le produit du chemin pouvait ne pas couvrir le prix de ferme, et dès lors nous n'avons pas inséré la condition de garantie. Nous croyons devoir déclarer que nous entendons que le prix de ferme de 3,360,000 fr. reste garanti par la Compagnie.

« Nous sommes, avec respect,

« Monsieur le Ministre,

« Vos très-humbles et très-obéissants serviteurs,

« *Les membres du conseil d'administration de la Compagnie fermière pour le chemin de fer du Nord,*

« *Signé* Barbier, Oudet, Besson, Arnoux, Caillard, Soufflot, Girard, Amédée Ravenaz, Breittmayer, Direz aîné, Musnier, Heim. »

« Pour copie conforme :

« Besson, *Président.* »

rement exclusif de l'autre, se rencontrent pourtant, mais subordonnés l'un à l'autre, dans les nouveaux projets de lois.

Voici maintenant les calculs présentés par les signataires, à l'appui de leur soumission :

Calculs de comparaison sur les résultats pour l'État : 1° par le système de la concession de vingt-huit ans, avec abandon de la voie et partage des produits ; 2° par le système du fermage de douze ans, avec prix de location fixe et partage des produits.

Le chemin de fer du Nord coûtera (terrassements, travaux d'art, voie de fer et dépendances), 112 millions.

Le matériel roulant et ses accessoires est supposé coûter aux Compagnies 20 millions, dans lesquels est comprise la valeur du matériel construit par l'Etat pour l'exploitation provisoire des deux tronçons de Lille et de Valenciennes, telle qu'elle devra lui être remboursée sur estimation,

Les calculs suivants supposent : 1° le taux de l'intérêt à 4 pour 100 ; 2° que, pour la comparaison des résultats des deux systèmes, le bail de douze ans est prolongé jusqu'à vingt-huit ans, durée de la concession des Compagnies financières ; 3° que la recette brute sera de 13 millions, et les frais d'exploitation de 6 millions.

Les deux séries de calculs établissent la comparaison des résultats pour l'Etat dans les deux systèmes :

1° Résultats fixes et certains, donnés, — dans le système financier, par *l'abandon gratuit de la voie* ; — dans l'autre, par le *prix de fermage* de 3 pour 100 du capital de 112 millions.

2° Résultats éventuels, donnés, par le partage des béné-

C'est, d'une part, le système de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire l'exécution par le concours de l'État et de l'industrie privée; d'autre part, l'achèvement des travaux, y compris la voie de fer, par l'État seul.

---

fices, dans le système financier, après le prélèvement de 8 pour 100 du capital de 68 millions; — dans le système fermier, après le prélèvement du prix de location payé à l'Etat, et de l'intérêt et de l'amortissement réservés au capital de 20 millions.

PRODUIT FIXE.

Compagnie fermière.

Intérêt annuel de 3 pour 100 sur 112 millions, soit.........	3,360,000f	
Pendant vingt-huit ans, capitalisés à 4 pour 100..........	167,889,000	
A déduire : intérêts payés par l'Etat pendant vingt-huit ans, pour 48,000,000 fr., valeur de la voie de fer posée à ses frais, capitalisés à 4 pour 100.......	95,936,000	
	71,953,000	71,953,000f

Compagnie financière.

Abandon gratuit de la voie au bout de vingt-huit ans..........................	48,000,000
La Compagnie fermière offre donc de plus que la Compagnie financière un avantage certain de............................	23,953,000

A l'un de ces deux systèmes correspond un bail d'une durée assez longue pour que le capital employé par l'industrie privée puisse être amorti sans un prélèvement trop considérable.

PRODUIT ÉVENTUEL.

Compagnie fermière.

Produit brut, 13,000,000 fr. ; — Produit net		7,000,000f	
Prix de ferme fixe à prélever d'abord pour l'État	3,360,000f	5,210,000	
Intérêt à 6 pour 100 à prélever au profit de la Compagnie sur son capital de 20,000,000 fr.	1,200,000		
Amortissement en 12 ans de la moitié de la valeur du matériel, à raison de 3 un quart pour 100	650,000		
Il reste donc à partager avec l'État		1,790,000	
Dont la moitié pour l'État est de			895,000f

Compagnie financière.

Produit brut, 13,000,000 fr. ; — Produit net	7,000,000f	
A prélever 8 pour 100 du capital de la Compagnie, composé de : 48,000,000f pour la voie, et 20,000,000f pour le matériel, en tout 68,000,000f	5,440,000	
Il reste donc à partager avec l'État	1,560,000	
Dont la moitié pour l'État est de		780,000
Avantage annuel pour l'État avec la Compagnie fermière		115,000
Qui, capitalisés pendant vingt-huit ans, donnent		5,746,000

Avec l'autre, on espère trouver des fermiers qui, n'ayant qu'un faible capital à amortir, pourront limiter leur jouissance et payer un fermage à l'État.

Si l'État exécute les limites assignées par la loi du 11 juin 1842 au réseau des chemins de fer en France, ne seront-elles pas bientôt dépassées par les demandes, d'ailleurs légitimes, dont il sera assailli? — Comment réglera-t-il les dépenses? — Entreprendra-t-il simultanément les travaux sur toutes les lignes? — Suivra-t-il un ordre de priorité? — A qui donnera-t-on le présent? — Qui voudra se contenter des éventualités de l'avenir? — Ne serait-il pas plus sage de conserver le frein salutaire qui résulte pour le Gouvernement et pour les Chambres de la nécessité du concours de l'intérêt privé et du concours de l'État? — La conséquence de l'exécution par l'État ne sera-t-elle pas de scinder en plusieurs sections l'exploitation des grandes lignes? — Et si cette exploitation est ainsi morcelée, n'en résultera-t-il pas des difficultés sérieuses et de véritables périls qui pourront

---

En résumé : avantage fixe et certain	23,953,000f
Avantage éventuel	5,746,000
Avantage total offert à l'État par la Compagnie fermière	29,699,000

Nota. *La Commission n'a pas besoin de faire remarquer qu'en produisant ces calculs, tels qu'ils lui ont été soumis, elle n'entend nullement les prendre sous sa responsabilité.*

compromettre la sécurité publique? — Enfin, l'exécution par l'État n'aboutira-t-elle pas un jour à l'exploitation par l'État, que personne n'ose nous proposer aujourd'hui ?

Toutes ces questions, Messieurs, ont été posées et discutées dans le sein de votre Commission. Les partisans du projet du Gouvernement ont fait remarquer combien ce projet l'emporte, quant aux conditions financières, sur le projet qui l'a précédé. Durée de concession réduite de 12 années; trois classes de voitures au lieu de deux; voitures de troisième classe couvertes et fermées de rideaux; tarifs abaissés pour le transport des marchandises; suppression de la clause de remboursement pour la fourniture et pour la pose des rails; partage des bénéfices après un prélèvement de 8 p. 100 pour la Compagnie; enfin, faculté au Gouvernement de poser la voie de fer lui-même, si les Compagnies ne sont pas traitables. Voilà de notables améliorations dues à l'expérience que nous avons acquise depuis l'an dernier, et au soin attentif avec lequel l'Administration veille à l'intérêt public.

Les partisans de l'opinion contraire ont soutenu que les conditions offertes à l'industrie dépassaient la juste rémunération à laquelle elle peut prétendre pour l'emploi de ses capitaux, pour son travail, et pour les chances hasardeuses de l'entreprise. Ils ont exposé et développé les motifs de l'opinion qui consiste à substituer pour les chemins de fer en général, et en particulier pour celui du Nord, le système des baux à court terme au système des longues concessions.

La pose des rails par l'État est, selon eux, le seul moyen d'obtenir de l'unité, de l'ensemble dans l'ac-

complissement de ces immenses travaux. Si l'État reste chargé, aux termes de la loi de 1842, de l'acquisition des terrains, des ouvrages d'art et des terrassements, c'est-à-dire de tout ce qui peut offrir des difficultés et de l'incertitude dans l'évaluation des dépenses, pourquoi ne poserait-il pas aussi la voie de fer? Il ne faut réaliser, à cet effet, qu'un supplément de ressources facilement appréciables, et que l'on se procurerait sans aucune difficulté.

Du reste, il ne peut être question de faire exploiter par l'État les chemins de fer qu'il aurait achevés : en thèse générale, l'exploitation exige des soins de tous les instants, des mesures de détail, nombreuses, variées, instantanées, qui ne vont pas bien aux habitudes administratives. C'est une opération de commerce qu'il semble préférable de laisser à l'industrie. Elle peut donner lieu à des froissements d'intérêts, à de fréquentes collisions avec le public; et il convient d'en épargner les inconvénients à l'Etat.

Les chemins de fer seraient donc affermés à court terme, conformément aux dispositions énoncées au projet de loi, et ces dispositions qui n'étaient que subsidiaires dans les vues du Gouvernement, deviendraient la base principale de la loi.

Ce mode est plus conforme aux intérêts de la puissance publique, qu'il ne faudrait pas déposséder pour trop longtemps de la libre disposition des voies nouvelles de communication, qui doivent avoir une si grande influence sur l'avenir de notre industrie et de notre commerce, et produire peut-être une sorte de révolution dans toutes nos habitudes. En ne concédant que des baux qui n'excé-

deraient pas douze ans, le Gouvernement pourrait remanier plus souvent les tarifs, et favoriser par des prix abaissés de transport, des industries qu'il importerait de relever, ou de mettre en état de soutenir la concurrence étrangère. C'est ainsi que la Belgique tire parti de ses chemins de fer, dans l'intérêt de sa prospérité commerciale et industrielle. La possibilité d'abaisser les tarifs a surtout une grande importance pour les lignes qui touchent aux frontières du royaume, et sont destinées aux relations internationales.

L'exploitation doit être mieux faite par des Compagnies fermières que par des Compagnies concessionnaires; celles-ci, plus riches et plus habituées aux opérations financières, s'occuperont des bénéfices à réaliser sur les actions, plutôt que des soins de l'exploitatien elle-même; elles abandonneront ces soins à des délégués, tandis que les Compagnies fermières, composées d'hommes plus modestes, d'entrepreneurs de transports, s'appliqueront elles-mêmes à bien mériter du public dans leur entreprise, et lui feront rendre tous les produits réalisables.

La concurrence s'établirait plus aisément entre des Compagnies fermières dont la formation n'exigerait que des capitaux bien moins considérables. Il n'est pas à craindre qu'en leur accordant la préférence on ne nuise à l'esprit d'association; car il faudra toujours, pour former ces Compagnies, une réunion d'efforts et de capitaux, bien que la masse doive en être moins considérable que pour les Compagnies concessionnaires.

L'État, sans doute, devra créer de nouvelles ressources financières, pour se mettre en mesure de poser lui-même les rails sur les chemins de fer.

Mais n'est-il pas de son intérêt le plus évident de contracter à cet effet un emprunt, aux conditions ordinaires de ces sortes d'opérations, plutôt que de faire un emprunt indirect et déguisé sous la forme de pose de rails par des Compagnies? — Il s'expose à payer dans cette hypothèse un intérêt infiniment plus élevé que dans le cas d'un appel pur et simple au crédit.

Des Compagnies concessionnaires peuvent d'ailleurs compromettre et ébranler le crédit par les nouvelles valeurs qu'elles vont émettre et verser à profusion sur la place de Paris. Ces valeurs pourront faire aux rentes de l'Etat une concurrence redoutable, en donnant un intérêt plus élevé que ces rentes.

Convient-il, quand on peut l'éviter, de raviver l'ardeur des jeux de bourse, de provoquer les dangers et les scandales de l'agiotage, en laissant jeter sur la place de Paris 300 millions d'actions, qui n'exigent au début que 30 millions de déboursés, c'est-à-dire le versement d'un dixième; actions qui peuvent, dans l'espace de quelques mois, être cotées à 40 ou 50 pour 100 plus cher que leur taux d'émission, c'est-à-dire 700 à 750 fr. l'action de 500 fr., et constituer ainsi un bénéfice de 400 à 500 pour 100 au profit des spéculateurs.

Ce n'est pas là une supposition; les exemples ne manquent pas; ils sont sous nos yeux, ils sont récents, et nous imposent le devoir d'en prévenir le retour.

Au contraire, l'émission d'un emprunt spécialement affecté aux chemins de fer, se ferait, dans les circonstances actuelles, sans aucune difficulté. Les capitaux affluent de toutes parts, comme le prou-

vent les réductions d'intérêts qui s'opèrent dans les dettes publiques de plusieurs Etats européens.

En supposant que l'entreprise, qui doit durer dix ans, exigeât une somme de 750 millions, ce ne serait que 75 millions à demander chaque année au crédit. Ce n'est pas là un effort au-dessus de notre puissance financière.

Il faudra bien que les Compagnies se procurent cette ressource, si elles demeurent chargées d'achever le chemin de fer : l'Etat n'aurait-il la faculté d'emprunter que dans des limites plus bornées que les Compagnies, lui qui est sans contredit le meilleur et le plus sûr de tous les débiteurs?

Enfin, il importe de ne pas oublier l'exemple des canaux de 1821 et 1822, l'association contractée à leur occasion avec les Compagnies financières, et la nécessité où l'on se croit aujourd'hui de rompre cette association. Il ne faut pas oublier qu'on est sur le point de racheter chèrement la part des Compagnies, pour faire rentrer l'État dans la plénitude de son action, et pour abaisser des tarifs qui sont bien inférieurs à ceux que l'on va concéder sur les chemins de fer, pour 30 ou 40 ans.

Outre ces considérations, applicables à l'ensemble des chemins de fer, et en supposant qu'elles ne fussent point adoptées par la Chambre, il en est d'autres qui sont d'une application plus spéciale au chemin de fer du Nord. Dans les temps ordinaires, l'exploitation de ce chemin doit donner des produits qui permettraient d'en limiter la concession à 20 ans. Mais il est, plus que tout autre chemin de fer, exposé à des éventualités qui peuvent réduire sensiblement les bénéfices de l'exploitation. Les Compagnies, escomptant d'avance ces chances défavora-

bles, ne consentiront jamais aux conditions que réclamerait l'intérêt public : on est donc forcé ou de leur faire des avantages excessifs, ou de renoncer à leur coopération. C'est ce qui conduit la majorité de la Commission à écarter les Compagnies financières ou concessionnaires, pour leur préférer les Compagnies fermières.

A ces considérations, vivement et habilement soutenues dans le sein de votre Commission, d'autres membres ont opposé les objections suivantes :

Les chemins de fer doivent procurer trois avantages principaux à la France:

1° Accroissement de force pour le Gouvernement et le pays en rapprochant les distances;

2° Accroissement de richesse par l'augmentation de la valeur des propriétés, par la multiplication des relations et des affaires, tant à l'intérieur qu'avec les contrées d'outre-mer;

3° Accroissement des produits du Trésor par l'influence progressive de toutes ces causes.

Quel que soit le système qu'on suive pour la construction des chemins de fer, ces divers avantages seront obtenus.

Mais la combinaison qui a pour résultat la plus prompte exécution est évidemment la meilleure. Cette combinaison, c'est le concours de l'État et des Compagnies qui a présidé à la loi de 1842.

La faculté d'emprunter a des limites. Nous avons encore à émettre un emprunt assez considérable pour faire face à des dépenses déjà en partie effectuées. D'un autre côté, les chemins de fer, aux termes de la loi de 1842, absorbent nos ressources pendant douze années; et cependant il est impossible de renoncer à tous les autres travaux, à la créa-

tion de routes nouvelles, à l'amélioration des voies fluviales, à l'ouverture de canaux dans les localités qui sont en dehors du réseau.

Notre avenir financier serait paralysé si on ajoutait à toutes ces charges la charge additionnelle de la pose des rails sur les chemins classés (380 millions), et de plus la totalité de la construction des lignes nouvelles.

M. le Ministre des finances nous l'a dit avec raison : ce ne sont pas quelques millions de plus ou de moins qui rendent un emprunt facile ou difficile, c'est la confiance que l'État inspire dans sa fidélité à tenir ses engagements, c'est la préférence du public pour les valeurs de l'État.

Cette préférence n'existe pas chez tout le monde. Les Compagnies trouvent des capitaux qui n'iraient pas à la rente. Tels sont les capitaux de l'étranger, tels sont ceux des localités traversées par les chemins.

Quant au plan mixte d'après lequel l'État aurait fait un emprunt très-considérable, en offrant aux prêteurs l'attrait d'une chance aléatoire, il résulte également de ce que M. le Ministre des finances a dit à la Commission, que le Gouvernement serait effrayé de l'obligation de rembourser à échéance fixe. D'ailleurs, de toutes les combinaisons, celle-ci est peut-être la plus opposée à la liberté de remaniement des tarifs. La prime demandée devant se prélever sur le produit brut, tout abaissement des tarifs augmenterait outre mesure le bénéfice des prêteurs, et on reculerait devant ce résultat.

L'intervention des Compagnies est donc nécessaire pour arriver à l'exécution la plus prompte.

Mais est-il vrai que l'intervention des Compagnies soit plus onéreuse que l'achèvement de la construction par l'État?

Voici, sur ce point, quel a été le raisonnement dé M. le Ministre des finances :

La Compagnie concessionnaire du chemin du Nord, si la concession est faite aux conditions du projet de loi, devra rendre la voie au bout de vingt-huit ans.

Si l'État pose cette voie, il devra prélever, sur le prix du bail qui sera fait avec une Compagnie exploitante, une annuité suffisante pour être rentré dans ses avances après vingt-huit ans, soit 4 pour 100 d'intérêt, 2 pour 100 d'amortissement. En admettant une dépense de 100,000 fr. par kilomètre, c'est 6,000 fr. qu'il faudra prélever sur le loyer d'un kilomètre. Les offres faites jusqu'ici ont été en moyenne de 9,000 fr. par kilomètre : soit 10,000 fr. Qu'en résulte-t-il? — C'est qu'avec un produit net de 20,000 fr. par kilomètre, la position de l'État est à peu près la même dans les deux systèmes. En effet, la Compagnie concessionnaire prélevant 8 pour 100 sur 150,000 fr. avant partage, soit 12,000 fr., il reste 8,000 fr. à partager, et il en revient 4,000 à l'État. Avec une Compagnie fermière, il faut retrancher de son prix de 10,000 f., 6,000 fr. pour intérêt et amortissement, et il reste la même somme de 4,000 fr. — Le produit devient-il supérieur à 20,000 fr.? — Le système de la concession est plus favorable. Est-il inférieur? — Alors, c'est le système de l'exploitation qui a l'avantage ; mais que deviennent, dans ce cas, les profits énormes des Compagnies financières?

Si on répond que le prix moyen de 9,000 fr. était

une première offre, qu'une Compagnie exploitante donnera un prix de bail beaucoup plus élevé ; qu'avec le progrès qui se manifeste dans la circulation des chemins de fer, un prix plus considérable sera offert pour la deuxième et surtout pour la troisième période, etc., nous répondrons nous-mêmes que, toutes choses égales d'ailleurs, il ne faut pas s'attendre à d'aussi bonnes conditions pour une courte jouissance que pour une longue durée. Il est vrai que le second bail d'exploitation pourra être fait à des conditions plus avantageuses que le premier, et le troisième à de meilleures conditions que le second. Toutefois, la durée moyenne des rails étant de vingt à vingt-cinq ans, la Compagnie exploitante aura à supporter une bien plus grande dépense pour le renouvellement de ces rails que pendant la première période, et cette considération balancera peut-être les autres causes d'augmentation du prix du bail.

La Compagnie concessionnaire rendra, au contraire, au bout de 28 ans, un chemin dont les rails auront été renouvelés en entier, et depuis peu de temps, ce qui constituera pour l'Etat une importante valeur.

Pourquoi veut-on des baux à court terme? — Pour être maître des tarifs. Il est donc certain qu'au renouvellement du bail on sera obligé de les réduire, ce qui s'opposera à l'élévation du prix de ce bail. L'existence de la clause de rachat sera dans les mains du Gouvernement une arme comminatoire, dont il se servira au point de vue de l'intérêt public, pour obtenir des Compagnies concessionnaires toutes les réductions qui seront compatibles avec le maintien d'un revenu raisonnable.

N° 142.

Telles sont, Messieurs, les objections qui ont été opposées, dans le sein de votre Commission, au système de la pose des rails, aux frais de l'État, sur tous les chemins classés. Les mêmes membres ont combattu la proposition spécialisée au chemin de fer du Nord.

Les quarante et quelques millions que coûtera la pose des rails sur le chemin du Nord, manqueront à l'État sur d'autres parties du territoire; quel avantage compensera ce grave inconvénient? — Est-ce la possibilité de réduire les tarifs? — Mais à quel titre voudrait-on faire profiter cette partie de la France d'un abaissement de tarifs qu'il faudrait acheter au prix, soit de l'ajournement pour d'autres départements, de la confection même des chemins, soit du maintien pour un plus long temps du tarif qu'on fixe aujourd'hui? Le Nord est sillonné de canaux, dont la concurrence amènera forcément une réduction dans le tarif des marchandises; et d'ailleurs, si l'État devait ajouter quelque chose aux dépenses que la loi de 1842 a mises à sa charge, ne vaudrait-il pas mieux réserver cette addition aux chemins de fer mal placés, auxquels le concours des Compagnies manquera peut-être? — Est-ce le pauvre qui doit venir au secours du riche, de manière à rendre la réciprocité impossible?

Le système de la pose des rails par l'État ne peut s'appuyer que sur des raisons générales. — Il est surtout difficile à défendre, lorsqu'au lieu de l'appliquer aux chemins pour lesquels sa mise en pratique sera peut-être une nécessité, on le propose en quelque sorte comme un privilège pour celui de tous les chemins qui peut le mieux s'en passer.

Ces objections, Messieurs, n'ont pas prévalu ; qua-

tre membres de la Commission se sont prononcés en faveur du maximum de 28 ans.

Un cinquième membre a proposé vingt ans, mais ce chiffre n'a été accueilli ni par ceux qui le regardaient comme insuffisant pour trouver une Compagnie sérieuse, ni par ceux qui préféraient à l'alternative du projet l'achèvement immédiat du chemin avec les fonds du Trésor.

En définitive la Commission a été d'avis, à la majorité de 5 voix contre 4, de mettre la pose des rails du chemin du Nord à la charge de l'État, et de concéder l'exploitation à une Compagnie fermière.

Les changements que nous avons cru devoir introduire au cahier des charges, après l'examen le plus scrupuleux, ayant été déjà discutés devant la Chambre, et adoptés par elle, nous nous abstenons d'exposer ici et de développer les motifs de ces changements. Nous nous bornons à les reproduire en regard du texte du projet de loi.

Les délégués de Lille ont vivement insisté auprès de la Commission pour l'établissement d'un débarcadère dans l'intérieur de cette ville.

L'art. 2 du cahier des charges porte seulement qu'il sera établi une station principale *près* de Lille, tandis que le même article propose une station intérieure à Douai; et cependant la ville de Lille aurait offert une subvention de 1,370,000 fr.

Nous avons soumis cette réclamation à M. le Ministre des travaux publics, qui nous a dit qu'il s'agissait, d'un côté, d'une dépense de 3,500,000 fr., et de l'autre d'une dépense de 1,000,000 fr.; c'est une différence considérable. Le concours de 1 million 370,000 fr. dont parle la ville de Lille, ne s'appliquerait à la station que pour 600,000 fr., et le reste

au département de la guerre, pour la construction d'une caserne. D'ailleurs, selon M. le Ministre des travaux publics, l'offre et la réalisation de l'offre sont deux choses fort distinctes. Une station succursale extérieure étant, dans tous les cas, indispensable, indépendamment de la station intérieure, c'est une raison de plus pour ne pas imposer cette double charge au Gouvernement.

Quant à Douai, la ville a donné 300,000 fr. Douai est, du reste, un point de bifurcation, où *doivent* être construits des ateliers de réparation, et, à ce titre, nous a dit M. le Ministre, l'exception est parfaitement motivée.

La Commission a modifié le cahier des charges, en stipulant l'alternative, de manière que le choix sera subordonné aux sacrifices qui pourraient être faits par la ville de Lille.

L'art. 3 du cahier des charges A garantit les terrassements et les ouvrages d'art, pendant un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive. Nous avons demandé à l'Administration pourquoi l'article correspondant du cahier des charges B ne portait pas la même garantie. Il nous a été répondu que la situation n'était pas la même. En effet, lorsque l'État ne pose pas la voie de fer, une garantie doit être accordée pour le tassement des travaux, etc. Mais quand la voie de fer est posée, cette garantie est inutile, attendu que le délai voulu pour le tassement s'est déjà écoulé avant la pose des rails. Sur ce point, il n'y a donc pas analogie en ce qui concerne les terrassements et les travaux d'art, dans les deux systèmes du projet de loi.

Mais M. le Ministre des travaux publics a reconnu, avec la Commission, qu'il en était autre-

ment pour les bâtiments et stations, et qu'il était juste de rétablir au cahier des charges B la garantie de l'État pendant cinq ans, comme dans l'hypothèse de la concession à des Compagnies financières.

A l'art. 13, la Commission a maintenu le poids de 20 kilogrammes. La limite de 30 kilogrammes serait abusive; l'expérience a été faite en Belgique : elle a donné des résultats tels, qu'il a fallu revenir à la première limite.

La Commission espère que la Chambre ne maintiendra pas, à ce sujet, sa dernière décision.

A l'art. 17, indépendamment d'une lettre de voiture délivrée à l'expéditeur sur sa demande, et de l'obligation d'exécuter les transports dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement, conformément aux résolutions récentes de la Chambre, la majorité de la Commission a pensé qu'il était nécessaire d'ajouter un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans le délai de vingt-quatre heures, à moins de conditions contraires, en cas d'abaissements des tarifs, entre l'expéditeur et la Compagnie concessionnaire. »

Un membre s'est particulièrement attaché à démontrer l'utilité de cette disposition. Dès que les chemins de fer doivent remplacer, par la force des choses, tous les autres moyens de transports, il importe de laisser au commerce toutes les garanties dont il jouit aujourd'hui. C'est par ce motif, qu'aux yeux de la Commission, la faculté de la lettre de voiture et le départ des marchandises

dans le délai de vingt-quatre heures, sont indispensables.

La Chambre ayant désiré qu'un rapport spécial lui fût soumis pour le chemin de fer du Nord, nous avons dû modifier, dans ce sens, le projet primitif du Gouvernement, qui comprenait en même temps les crédits nécessaires pour la pose des rails sur le chemin d'Orléans à Vierzon. Nous avons donc retranché ce dernier crédit du projet actuel ; nous le reproduirons dans le rapport que nous devons soumettre plus tard à la Chambre, sur le chemin d'Orléans à Vierzon, et sur ses deux prolongements.

La Commission a pensé qu'une seule voie serait suffisante pour faire le service de la ligne de fer entre Hazebrouck et Dunkerque.

L'allocation demandée pour la pose des rails, dans le projet du Gouvernement, était de 44 millions; elle comprenait, non seulement la dépense de la voie de fer sur le chemin de Paris à la frontière de Belgique, et de Paris sur l'Angleterre par Calais et Dunkerque, à double voie sur toute l'étendue du chemin, mais encore la dépense de la voie de fer sur le chemin d'Orléans à Vierzon.

En supprimant cette dernière partie de la dépense totale, la somme de 44 millions se trouve réduite à 37 millions 500,000 fr., savoir :

Pour le chemin de Belgique.	22,500,000f
Pour le chemin d'Angleterre.	15,000,000
Total.	37,500,000

Le crédit de 15,000,000 fr. correspond d'ailleurs à une longueur de 147,264 mètres ainsi répartis :

D'Ostricourt à Hazebrouck et Calais. .	104,701 m
D'Hazebrouck à Dunkerque.	42,560
Total égal.	147,261

Le crédit ci-dessus se répartit donc lui-même ainsi qu'il suit :

Ligne d'Ostricourt à Calais.	10,700,000f
Ligne d'Hazebrouck à Dunkerque.	4,300,000
Total.	15,000,000

En ne posant qu'une seule voie sur la section d'Hazebrouck à Dunkerque, une somme de 70,000 f. devra suffire, au lieu d'une somme de 100,000 fr. par kilomètre. Pour les 42,600 mètres de chemin à exécuter, il ne faut donc plus que 2,982,000 fr., et le crédit de 15,000,000 fr. se trouve réduit à 13,682,000 fr., en nombre rond 13,700,000 fr., et l'allocation totale de 37,500,00 fr. se réduit elle-même à 36,200,000 fr.

Telle est la décomposition du chiffre porté à l'article 3 du projet pour la pose de la voie de fer.

Quant aux bases de l'adjudication, deux systèmes étaient en présence :

1° Le prix ferme;

2° Le prix proportionnel.

On s'est demandé d'abord si, avec des baux de douze ans, il était bien nécessaire de mêler le Gouvernement à la liberté d'action des Compagnies. Mais après examen, la Commission a reconnu que, pour une ligne de cette importance, le prix proportionnel ne pouvait avoir que des avantages, puisque les produits s'accroîtraient évidemment d'année en année, et que l'État profiterait ainsi de toutes les éventualités de l'avenir.

Quant au prix minimum à déterminer par le Ministre des travaux publics, en présence de la soumission que nous avons fait connaître à la Chambre, et après la discussion relative aux conditions d'exploitation du chemin de Nîmes à Montpellier, la Commission a pensé qu'il fallait admettre, comme base, un intérêt portant sur la totalité de la somme dépensée par l'État pour la construction et la pose des rails du chemin.

Après ce prélèvement privilégié de 3 pour *100*, qui appartiendra d'abord à l'État, la Compagnie touchera l'intérêt de son capital, et celui de son amortissement avant le partage.

L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un partage des produits nets, après les prélèvements, dans l'ordre de priorité que nous venons d'énoncer, et la quote-part de l'État dans ces produits sera fixée, par le Ministre, comme mise à prix de l'adjudication, sur un minimum cacheté, et suivant les formes voulues par les ordonnances. Cette quote-part ne pourra être au-dessous de 45 pour cent.

Ainsi, la Compagnie fermière aura un intérêt évident à la bonne gestion de l'entreprise, et les intérêts généraux de l'État seront parfaitement garantis.

Profondément divisés, Messieurs, sur les tracés et sur le mode d'exécution du chemin, nous avons été unanimes pour exprimer le vœu de l'achèvement de cette grande entreprise. Le choix à faire entre les deux systèmes avait sans doute, à nos yeux, beaucoup d'importance; mais une question dominait tout, la question d'exécution immédiate,

et, quel que soit le jugement de la Chambre, notre but sera atteint, si, comme nous en avons la confiance, la loi est votée dans cette session.

NOTA. La Commission ayant examiné d'abord le cahier de charges A, qu'elle a modifié conformément aux dernières décisions de la Chambre, croit devoir le joindre au rapport, pour le cas où le système de la pose de la voie de fer par l'Etat ne serait pas adopté.

ORGANISATION.

Du service postal entre Paris, Londres, Gand et Bruxelles, par le chemin de fer projeté de Paris à la frontière de la Belgique, et au littoral de la Manche.

L'établissement du chemin de fer conduisant de Paris à la frontière de Belgique d'un côté, et au littoral de la Manche de l'autre, n'a pas seulement pour objet de faciliter le transport rapide des personnes et des marchandises; mais il doit aussi procurer à la correspondance du commerce une accélération en rapport avec la vitesse qu'il est permis d'attendre de cette voie de communication.

Sous ce rapport, comme sous celui du transport des personnes et des marchandises, le chemin de fer projeté doit satisfaire, en restant dans des conditions de vitesse suffisantes, aux intérêts qui se classent de la manière suivante :

1° Intérêt de la correspondance intérieure,
2° Intérêt de la correspondance anglo-française;
3° Intérêt de la correspondance franco-belge;
4° Intérêt de la correspondance anglo-belge, passant par la France.

Deux systèmes se produisent en ce moment, avec la prétention de satisfaire également ces différents intérêts. Ces deux systèmes prennent leurs noms des deux villes du littoral de la Manche qui, à l'exclusion l'une de l'autre, cherchent à attirer la ligne par laquelle la France doit communiquer avec l'Angleterre.

Le premier est le système de Boulogne ; le second, le système de Calais.

S'il ne s'agissait que de la communication de Paris au littoral de la Manche, et si la loi n'avait pas fixé d'avance les combinaisons qui rendent cette communication inséparable de celle qui doit relier Paris avec la frontière belge, il n'y aurait pas à balancer, au point de vue postal, entre le système de Boulogne et le système de Calais; la ligne de Boulogne étant, dans tous les cas, incontestablement plus courte que celle de Calais.

En faisant passer la ligne de Paris à Boulogne par Amiens, Saint-Valery, Abbeville, Montreuil-sur-Mer et Étaples, le parcours doit être de 266 kil.

La ligne de Calais, passant par Amiens, Arras, Douai, Carvin et Saint-Omer, est de 346 kilomètres. Ce qui offre une différence de 80 kilomètres, dont la ligne de Calais excède celle de Boulogne (1).

En élevant la vitesse de la marche des convois sur ces chemins de fer, à la vitesse moyenne, communément obtenue en Angleterre, et qui est de 40 kil. par heure, Paris se trouverait de deux heures plus rapproché de Londres par Boulogne que par Calais; c'est-à-dire qu'une lettre pourrait parvenir, par la première de ces deux lignes, de Paris à Londres en quatorze ou quinze heures, tandis qu'il en fau-

---

(1) D'après le projet de loi actuel, les distances respectives paraissent devoir être fixées ainsi qu'il suit :

De Paris à Calais par Douai et Ostricourt. . . . . 357 kil.

De Paris à Boulogne, par Abbeville et Montreuil. 278

Excès de distance sur la première ligne. . . . 79

dra seize ou dix-sept par la ligne de Calais, dont nous venons de donner le tracé.

Mais on se demande si cette vitesse de quatorze heures, que promet la ligne de Boulogne, est tellement nécessaire aux relations commerciales de Paris avec Londres, qu'il faille absolument, pour l'obtenir, sacrifier, comme on serait forcé de le faire, les intérêts d'une partie importante de la correspondance des départements du Nord et du Pas-de-Calais, et ceux de la correspondance française avec une partie de la Belgique, et renoncer, surtout, aux avantages récemment assurés à la France par la convention postale entre la France et l'Angleterre, qui, dans l'espoir de l'établissement d'une ligne de chemin de fer de Calais sur la Belgique, fait diriger par cette voie la correspondance de l'Angleterre pour le nord de l'Europe.

La distance entre les deux capitales de la France et de l'Angleterre pouvant être franchie en seize heures par la ligne de Calais, qui concilie les intérêts de la correspondance française et ceux de la correspondance franco-belge, et qui nous assure, en outre, le transit anglo-belge, la correspondance commerciale entre la France et l'Angleterre se trouverait-elle, par cette combinaison, dans des conditions si peu favorables, comparativement aux conditions qu'offre la ligne de Boulogne, que l'on dût renoncer aux incontestables avantages du tracé de la ligne de Douai, Saint-Omer et Calais?

Nous allons exposer brièvement les résultats des deux systèmes, qui ont tous deux une ligne commune allant de Paris à Amiens.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

Dans ce système, un convoi spécial emporterait à sept heures du soir la correspondance pour l'Angleterre, franchissant en sept heures la distance de 266 kilomètres qui sépare Paris de Boulogne. La correspondance serait embarquée à deux heures et demie du matin pour Douvres. La durée du trajet étant évaluée à deux heures et demie, le débarquement à Douvres aurait lieu à cinq heures du matin, et l'expédition par le chemin de fer de Douvres à Londres à cinq heures et demie. Arrivée à Londres à neuf heures du matin.

Il faut remarquer que, suivant les usages et l'organisation du service des postes de Londres, l'heure d'arrivée à 9 heures du matin n'est pas propice pour la distribution immédiate des lettres qu'apporterait de France le chemin de fer de Douvres. En effet, le service postal de Londres comporte deux ordres de distributions de lettres : la distribution des lettres venant de la province et de l'étranger, et la distribution des lettres originaires de la ville et de son district.

La principale distribution des lettres venant de la province ou de l'étranger a lieu ordinairement de 8 heures 1/2 à 10 heures 1/2 du matin; elle est effectuée par des facteurs spéciaux.

La distribution des lettres de la ville et de son district a lieu sept fois par jour, de deux heures en deux heures; et les lettres des contrées ou de l'étranger dont l'arrivée a été retardée par quelque

cause que ce soit, sont distribuées concurremment avec les premières par d'autres facteurs, qui partent de différents centres de distribution.

On voit, par cette organisation, que les lettres de France, arrivant à Londres à 9 heures, trouveraient les facteurs, chargés de la distribution des lettres des contrées, déjà partis; ce qui forcerait de rejeter ces lettres dans la distribution la plus prochaine de la ville et de son district, distribution qui ne pourrait guère commencer qu'à midi. Ainsi, les deux heures d'avantage obtenues pour cette correspondance, en dirigeant le tracé de Paris au littoral de la Manche sur Boulogne, sont entièrement perdues.

En retour, et en suivant le même tracé, la correspondance de Londres pour la France part quatre fois par semaine : à 8 heures du soir, et deux autres fois, les mardis et vendredis, à 11 heures. N'ayant égard ici qu'aux départs de Londres de 8 heures du soir, l'arrivée à Paris aurait lieu à 10 heures 1/2 du matin, heure tout aussi peu propice pour une distribution immédiate que l'heure d'arrivée à Londres, par la raison qu'à cette heure les facteurs sont en cours de distribution, et que la plus prochaine, après l'arrivée des lettres d'Angleterre, ne pourrait avoir lieu qu'à midi. C'est donc encore 1 heure 1/2 de perdue, et c'est précisément tout l'avantage qu'au retour on obtient par la ligne de Boulogne sur celle de Calais; car la traversée de Douvres à Boulogne doit employer de 30 à 40 minutes de plus que la traversée de Douvres à Calais.

Quant au transit des correspondances d'Angleterre pour la Belgique et les États du Nord, il est

presque inutile de faire remarquer que le détour qu'elles seraient obligées de faire pour venir chercher Amiens, le ferait perdre entièrement.

Mais ce que nous ne devons pas passer sous silence, c'est que, encore bien que la correspondance de Paris et du midi de la France pour l'Angleterre fût transportée par le chemin de fer, et dirigée sur Boulogne et de Boulogne à Douvres, les deux administrations des postes de France et du Royaume-Uni ne seraient pas moins tenues réciproquement d'entretenir des services de paquebots entre Calais et Douvres pour le transport de la correspondance des départements du Nord et de l'Est de la France, attendu qu'il ne serait pas possible de la faire redescendre jusqu'à Boulogne.

En définitive, le seul avantage que le commerce des deux pays retirerait, selon nous, de la direction du tracé sur Boulogne du chemin de fer de Paris au littoral de la Manche, serait de laisser communément au public de Londres une latitude d'environ cinq heures pour répondre aux lettres venues de France, et à celui de Paris un temps à peu près égal pour répondre à celles venues d'Angleterre.

SYSTÈME DE CALAIS.

Dans le système des communications postales entre Paris et Londres par le tracé que propose le Gouvernement, lequel se combine avec deux lignes convergeant à Douai, qui se dirigent l'une sur Lille et l'autre sur Valenciennes, les conditions de départ du convoi de poste à Paris et à Londres

restent les mêmes que par le tracé qui conduirait de Paris à Londres par Boulogne. Ces conditions sont immuables, car elles résultent des habitudes commerciales de ces deux grands centres de population; elles sont donc comme le pivot du système entier; et le problème à résoudre, et que nous croyons avoir résolu, consiste à y rattacher, sans blesser aucun intérêt, les correspondances échangées entre la France et la Belgique par les embranchements qui se dirigent de Douai sur Lille et sur Valenciennes, et celles du Royaume-Uni pour les États du Nord qui doivent transiter par la France à la faveur de ces combinaisons.

Nous en examinerons d'abord les résultats par rapport à la correspondance française. Sous ce rapport, l'intérêt de l'administration des postes se trouve d'accord avec l'intérêt qui fait donner la préférence au tracé de Calais par la Compagnie concessionnaire. Les populations desservies par cette ligne, leur commerce et leur industrie, dépassent de beaucoup celles que traverserait, à partir d'Amiens, la ligne de Boulogne. Cela a été démontré. Mais la ville de Boulogne elle-même n'aurait pas à souffrir de cette combinaison; sa correspondance soit avec l'Angleterre, soit avec Paris, soit même avec le Nord, resterait dans les conditions les plus favorables, puisque les lettres de tous ces points pour Boulogne, expédiées de Calais à quatre heures et demie du matin, y arriveraient avant sept heures, et que les réponses, déposées au bureau jusqu'à dix heures du soir, parviendraient à Londres et à Paris le lendemain avant midi, à Lille et à Valenciennes avant sept heures du matin, à Bruxelles et à Gand avant dix heures. Il suffirait, pour procurer à

Boulogne cet avantage, d'un service remplaçant la malle actuelle, qui relierait Calais avec les villes de Boulogne, Montreuil-sur-Mer et Abbeville.

Passant à la correspondance anglo-française, on voit qu'en partant de Paris à 7 heures du soir, on arriverait à Amiens à 10 heures 40 minutes; vers minuit 50 minutes à Douai; à Calais à 4 heures, et à Londres à 11 heures du matin : en tout 16 heures, la marche du convoi étant, comme nous l'avons déjà dit, celle des convois de poste de l'Angleterre, de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

L'arrivée à Londres, plus tardive de 2 heures par la ligne de Calais, comparativement au tracé de Boulogne, est sans influence sur l'époque de la distribution des lettres, par les raisons que nous avons déjà dites. Cette arrivée se trouve coïncider avec celle des chemins de fer de Birmingham Brigthon, Bristol, Cheltenham et Southampton, pour laquelle le Post-Office fait faire dans la Cité une distribution extraordinaire, qui comprendrait les lettres de France.

Avant trois heures de l'après-midi, toutes ces lettres seraient distribuées dans Londres, c'est-à-dire presque aussitôt que si elles étaient arivées à 9 heures du matin, dans les conditions du tracé de Boulogne, puisque, dans cette supposition, la distribution n'en pourrait être faite que de midi à 2 heures, par les facteurs chargés de la distribution des lettres de Londres et de son district. Or, la dernière levée de la boîte à l'hôtel des Postes ayant lieu quatre fois par semaine, à 7 heures du soir, et les mardis et vendredis à 10 heures, on voit que la moindre latitude qu'aurait le public pour répondre aux lettres

de France, dans le système du tracé de Calais, serait de 4 heures ; sans compter que, moyennant une surtaxe de 60 centimes par lettre, les règlements du Post-Office accordent au public la faculté de déposer encore ses lettres une demi-heure après la levée de la boîte.

En retour de Londres pour Paris, la correspondance partant, les jours ordinaires, à 8 heures du soir (et nous ne faisons ici acception que de la marche des jours ordinaires), le convoi arrivant à Douvres à 11 heures et demie du soir, on partirait de Douvres à minuit; arrivée à Calais à 2 heures et demie du matin; départ de Calais à 3 heures; arrivée à Douai à 5 heures 50 minutes du matin. Temps d'arrêt à Douai d'un quart d'heure environ, pour prendre la correspondance des deux lignes de Belgique. Départ à 6 heures du matin; arrivée à Amiens vers 8 heures, et à Paris à midi. Dans ce système, et malgré le départ plus tardif de Londres que de Paris, le public de Paris aurait donc, pour répondre, à peu près autant de temps que celui de Londres. Et la latitude pourrait être encore étendue, au moyen de certaines combinaisons qui feraient recevoir au bureau de poste de la Bourse les lettres pour l'Angleterre une heure plus tard qu'à l'hôtel des Postes.

Nous passons maintenant à la correspondance franco-belge. Partant de Paris à 7 heures du soir, elle arriverait vers une heure du matin à Douai, où elle doit se partager, comme on a vu plus haut, en deux lignes, qui correspondent l'une au chemin de fer de Lille à Gand, l'autre à celui de Valenciennes à Bruxelles. Mais, comme c'est à cet embranchement que doit se déposer la correspondance d'Angleterre et du département du Pas-de-Calais pour

la Belgique et les États du Nord, celle de Paris se trouve subordonnée à la marche inflexible de cette correspondance, et ne repart avec elle, par les deux lignes de Lille et de Valenciennes, qu'à 6 heures du matin. L'arrivée à Gand et à Bruxelles aurait lieu à 9 heures et à 9 heures 40 minutes.

En retour de Bruxelles et de Gand, les départs auraient lieu de cette dernière ville à 9 heures du soir, et de la première à 8 heures aussi du soir, pour arriver à Douai vers minuit. Le même temps d'arrêt que subit, à ce point de passage, la correspondance venant de Paris pour la Belgique, se reproduit pour la correspondance de la Belgique pour la France, et par les mêmes raisons, c'est à dire à cause de l'arrivée à 5 heures 50 minutes du matin du convoi de Calais qui doit emporter cette correspondance. Ainsi le public de Gand et de Bruxelles aurait, dans ce système, 12 heures pour répondre aux lettres de France, et le public de Paris 4 ou 5 heures pour répondre aux lettres de la Belgique.

On remarquera que le temps d'arrêt qu'éprouve cette correspondance à Douai pour attendre la correspondance anglaise, n'exerce que très-peu d'influence sur la distribution des lettres de Paris pour Gand et Bruxelles, attendu la marche de nuit et l'arrivée matinale des convois dans ces deux villes. Quant à la correspondance belge pour Paris, elle éprouve une amélioration importante, en ce sens que les lettres peuvent être déposées à Bruxelles 3 et 4 heures plus tard qu'elles ne le sont aujourd'hui pour arriver à peu près à la même heure.

Nous aurons peu de choses à dire sur la marche du transit des correspondances anglo-belges. Les avantages qu'offrent les combinaisons que nous ve-

nons de retracer, ne sauraient être plus grands. Une lettre de Londres pour Bruxelles partant à huit heures du soir, pourra être rendue le lendemain matin au destinataire avant dix heures; et la réponse, partie à huit heures du soir de Bruxelles, parviendra à Londres avant midi. Ces conditions justifient la prévoyance des négociateurs de la convention entre la France et la Grande-Bretagne, qui ont stipulé éventuellement les prix de transit de cette correspondance, et même celle des Pays-Bas.

En ce moment, l'échange ordinaire des correspondances entre l'Angleterre et la Belgique n'a lieu que quatre fois par semaine entre Douvres et Ostende. Il faut plus de temps dans la mauvaise saison, pour faire cette traversée, qu'il n'en faudra pour parcourir le trajet entier de Bruxelles à Londres par les services combinés de la Belgique, de la France et de l'Angleterre. Nous avons déjà dit que le transit de cette correspondance serait perdu dans le système de la ligne de Boulogne.

la Belgique et les États du Nord, …
trouve subordonnée à la marche …
correspondance, et ne repart …
lignes de Lille et de Valen…
du matin. L'arrivée à Ga…
lieu à 9 heures et à 9 h…

En retour de Brux…
auraient lieu de cet…
soir, et de la pre…
pour arriver à D…
d'arrêt que su…
pondance ve…
produit po…
la Franc…
cause d…
du co…
por…
av…

…	… DE LOI amendé par la Commission.
… EMIER.	TITRE PREMIER.
… de fer de Paris sur la … ontière de Belgique et sur l'Angleterre.	*Chemin de fer de Paris sur la frontière de Belgique et sur l'Angleterre.*
Article premier.	Article premier.
Le chemin de fer de Paris sur l'Angleterre, dont l'établissement a été ordonné par la loi du 11 juin 1842, sera dirigé sur Calais, Dunkerque et Boulogne. Les lignes sur Calais et Dunkerque se détacheront de la ligne de Paris à la frontière de Belgique à Ostricourt, entre Douai et Lille, et se dirigeront, savoir : La ligne sur Calais par Hazebrouck et Saint-Omer ; La ligne sur Dunkerque par Hazebrouck et l'ouest de Cassel.	Comme au projet.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

La ligne sur Boulogne se détachera à Amiens de la ligne de Paris à la frontière de Belgique, et se dirigera par Abbeville et Étaples.

Art. 2.

Une somme de quinze millions de francs (15,000,000 f.) est affectée à l'établissement des lignes de fer dirigées sur Calais et Dunkerque.

Art. 3.

Sur l'allocation de quinze millions mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics,

Sur l'exercice 1844, un crédit de. . . . . 2,000,000 fr.

Et sur l'exercice 1845, un crédit de. 6,000,000

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 2.

Une somme de quinze millions de francs (15,000,000) est affectée à l'établissement des lignes de fer dirigées sur Calais et Dunkerque.

Une somme de trente-six millions deux cent mille francs (36,200,000) est affectée à l'établissement de la voie de fer sur le chemin de Paris à Lille, et d'Ostricourt à Calais et à Dunkerque, en sus des crédits ouverts par la loi du 11 juin 1842 et par le premier paragraphe du présent article.

Art. 3.

Pour subvenir au paiement des dépenses autorisées par l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics :

1° Sur le crédit de 15 millions pour l'exercice 1844, un crédit de. 2,000,000f

Et sur l'exercice 1845 un crédit de. 6,000,000

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
	2° Sur le crédit de 36 millions 200,000 f., pour l'exercice 1844, un crédit de........... 10,000,000 Et sur l'exercice 1845 un crédit de...... 16,500,000
Art. 4.	Art. 4.
Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas vingt-huit ans, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de Paris à la frontière de Belgique et sur l'Angleterre par Calais et Dunkerque, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi.	Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, pour une durée de jouissance qui n'excèdera pas douze ans, l'exploitation des chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique et de Paris sur l'Angleterre, par Calais et Dunkerque, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.
TITRE II. *Chemin de fer d'Orléans à Vierzon.*	
Art. 5.	
Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas trente-cinq ans, à dater du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de fer d'Or-	Supprimé.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
léans à Vierzon, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B annexé à la présente loi.	
A l'époque où le chemin de fer de Vierzon à Bourges aura été exécuté, conformément à la loi du 11 juin 1842, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Vierzon sera tenue, si elle en est requise, de prendre à bail le chemin de fer de Vierzon à Bourges, aux clauses et conditions du dit cahier des charges coté B.	
TITRE III. *Dispositions subsidiaires.*	
Art. 6.	
Dans le cas où, dans le délai de deux mois, à partir de la promulgation de la présente loi, des Compagnies agréées par le Ministre des travaux publics n'auraient point accepté les conditions réglées par la présente loi et par les cahiers des charges mentionnés dans les articles 4 et 5 ci-dessus, pour l'exploitation des chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, de Paris sur l'Angleterre par Calais et Dunkerque, et d'Orléans à Vierzon, le Ministre des travaux publics est autorisé à faire poser	Supprimé.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
la voie de fer sur ces chemins aux frais du Trésor public. Une somme de quarante-quatre millions (44,000,000 f.) est affectée à l'établissement de la voie de fer sur les dits chemins, en sus des crédits déjà ouverts par la loi du 11 juin 1842 et par l'art. 2 de la présente loi.	
Art. 7.	
Pour subvenir au paiement des dépenses éventuellement autorisées par l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de............... 10,000,000f Et sur l'exercice 1845, un crédit de..... 20,000,000	Supprimé.
Art. 8.	
Dans le cas prévu par l'art. 6 ci-dessus, le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, pour une durée de jouissance qui n'excèdera pas douze ans, l'exploitation des chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, de Paris sur l'Angleterre par Calais et Dunkerque, et d'Orléans à Vierzon, conformément aux clauses et conditions des ca-	Supprimé.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

hiers de charges cotés C et D, annexés à la présente loi.

Art. 9.

L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un prix minimum de ferme qui sera déterminé par le Ministre des travaux publics, et qui, dans aucun cas, ne pourra être inférieur à cinq pour cent de la dépense de la voie de fer.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 5.

L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un partage des produits nets, après prélèvements par ordre de priorité, qui seront fixés ainsi qu'il suit :

1° Au profit de l'Etat, de 3 pour cent de la totalité du capital dépensé pour l'achat des terrains, la construction du chemin et la pose de la voie de fer ;

2° Au profit de la Compagnie, de 8 pour cent pour l'intérêt de ses avances et la détérioration de son matériel.

La quote-part de l'Etat dans les produits nets, après déduction de tous les frais d'exploitation de la Compagnie fermière, frais dans lesquels l'allocation du conseil d'administration ne pourra figurer pour plus de 120,000 fr., sera fixée par le Ministre comme mise à prix de l'adjudication, et ne pourra être moindre de 45 pour cent des produits.

Le mobilier à fournir par la Compagnie sera déterminé par le Ministre.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
TITRE IV. *Dispositions générales.*	*Dispositions générales.*
Art. 10. Les conventions ou les adjudications qui seront passées en vertu de la présente loi, ne deviendront définitives qu'après avoir été homologuées par des ordonnances royales.	Art. 6. Comme au projet, art. 10.
Art. 11. Les Compagnies ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituées en sociétés anonymes dûment autorisées, conformément à l'art. 37 du code de commerce.	Art. 7. Comme au projet, art. ..
Art. 12. A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure, il est interdit aux Compagnies, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes	Art. 8. Comme au projet, art. 12.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service des chemins de fer.

TITRE V.

Voies et moyens.

Art. 13.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Voies et moyens.

Art. 9.

Comme au projet, art. 13.

CAHIERS DE CHARGES A ET B

L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE

ET SUR L'ANGLETERRE.

(Cahier de charges A.)

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE

ET

SUR L'ANGLETERRE, PAR CALAIS ET DUNKERQUE.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et sur l'Angleterre, par Calais et Dunkerque, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés :

Art. 2.

Des stations principales seront établies à Paris, près de Pontoise, de Creil, d'Amiens, d'Arras, à Douai, près de Lille, de Valenciennes, d'Hazebrouck, de Saint-Omer, de Calais et de Dunkerque.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le Ministre des travaux publics se réserve

(Cahier de charges A.)

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE

ET

SUR L'ANGLETERRE, PAR CALAIS ET DUNKERQUE.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

..... à ou près de Lille, près de Valenciennes, etc. (Le reste comme au projet.)

d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'homologation du présent bail, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre, qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art ,à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 45 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au-delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'Eta

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 3.

Comme au projet.

ne tiendra compte à la Compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

Art. 4.

A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

Art. 5.

Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'Etat, il sera dressé contradictoirement, entre l'Administration et la dite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages d'art construits en vertu des projets approuvés par l'Administration supérieure.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments de stations et de tous autres construits par l'Etat, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

Art. 6.

Les plans et profils de toute sorte, tant de la ligne que des gares, stations et ateliers, seront communiqués à la Compagnie sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies des dits plans et profils.

Art 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 4.

Comme au projet.

Art. 5.

Comme au projet.

Art. 6.

Comme au projet.

Art. 7.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

1° A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes et le sable de fondation des voies ;

2° A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation ;

3° A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie, celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du Gouvernement et de la Compagnie, être fourni et posé par les soins de l'Administration, et, en ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

Art. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 9.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer, *à l'exception de la partie comprise entre Hazebrouck et Dunkerque.*

Comme au projet.

Art. 9.

§ 1er. — Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Le poids des rails variera de trente à trente-cinq kilogrammes par mètre courant.

Art. 10.

La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

Art. 11.

Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés, et cinquante centimètres de largeur au plafond.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 13.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres, ou un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera au moins de un mètre quatre-vingts centimètres, et, au plus, de deux mètres, mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Le poids des rails *sera de trente kilogrammes au moins* par mètre courant.

Art. 10.

Comme au projet.

Art. 11.

Comme au projet.

Art. 12.

Comme au projet.

Art. 13.

Comme au projet.

Art. 14.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de la 1re classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de la 2e classe seront couvertes et fermées à glaces;

Celles de la 3e classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer, sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toute classe, soit en wagons de marchandises ou de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 16.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer, et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation, dans le délai d'un an stipulé à l'art. précédent, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux et au complètement du matériel, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix des ouvrages

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION

Comme au projet.

§ 7. — Les voitures de toutes classes devront d'ailleurs remplir les conditions réglées ou à régler *par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.*

§ 8. — Les wagons de marchandises et de bestiaux et *les plates-formes* seront de bonne et solide construction.

Art. 15.

Comme au projet.

Art. 16.

Comme au projet

---

déjà exécutés, des matériaux et du matértel approvisionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée ainsi que le matériel installé sur la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans les travaux ou dans la fourniture du matériel proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 17.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du présent bail,

1° De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, et les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires ;

2° D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins ;

3° Enfin, de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 5.—Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai *de trois mois*.

(Le reste du § et l'autre § de l'article, comme au projet.)

Art. 17.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution de l'article 15 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 19.

La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 20.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 18.

Comme au projet.

Art. 19.

Comme au projet.

Art. 20.

§ 1er. — Pour indemniser la Compagnie des dépenses

---

elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par la convention à intervenir, mais qui ne pourra excéder vingt-huit années, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin, par l'art. 15 ci-dessus, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections du chemin de fer qui lui seront successivement livrées, avant l'achèvement entier de la ligne.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, il paiera comme quatre cents kilogrammes, etc.

Les voitures dont le poids serait inférieur à une tonne, seront comptées pour une tonne.

Le poids de la plate-forme ne sera, dans aucun cas, ajouté au poids de la voiture pour l'établissement de la taxe à percevoir.

L'Administration se réserve de déterminer par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

§ 2 et 3 comme au projet.

§ 4.—Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par *centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes*, etc.

§ 5 et 6 supprimés.

§ 7. — L'administration *déterminera* par des réglements spéciaux, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs, *de marchandises* et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

§ 8 comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la Compagnie.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

---

§ 9 comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

	TARIF. —	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
	Par tête et par kilomètre.	f. c.	f. c.	f. c.
Voyageurs non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes garnies et fermées à glaces. (1re classe)...............	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe)...............	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait..................	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs..........	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres..	0,02	0,01	0,03
Poissons.	Huîtres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs.....	0,03	0,02	0,05
Houille.	Par tonne et par kilomètre.	0,07	0,055	0,125
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés....	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler, dit de corde); perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles; plomb en saumons.	0,09	0,07	0,16

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

2e Classe. — Blés, grains, farines, *sels*, etc

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes........	f. c. 0,08	f. c. 0,06	f. c. 0,14
Objets divers, par tonne et par kilomètre.	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur................	0,15	0,10	0,25
	Voiture à quatre roues à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..................	0,18	0,14	0,32
	Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.			
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi......	0,15	0,10	0,25
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.			

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration aura le droit de déclarer la réduction une fois consentie obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature; la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

§ 10 et 11. — Comme au projet.

§ 12. — Comme au projet, en terminant ainsi le paragraphe : de trois mois au moins *pour les voyageurs*, et d'un an *pour les marchandises*.

§ 13. — Comme au projet.

§ 14. — La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur le prix d'un des objets portés au tarif, *elle devra*, *avant de la mettre à exécution*, *en donner connaissance à l'Administration*, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs ; la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai *d'un an*.

§ 15. — *En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.*

§ 16. — Comme au projet.

§ 17. — Les voyageurs pourront rester dans leur voiture en payant chacun le prix d'une place de troisième classe.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 21.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de vingt kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 22.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 23.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500) ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000) ;

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle de-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 21.

Comme au projet.

Art 22.

Comme au projet.

Art. 23.

Comme au projet.

vra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 24.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets, colis, ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40 cent.).

Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

Art. 25.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité,

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 24.

§ 1er. — Comme au projet.

§ 2. — 1° Aux denrées et objets qui ne sont pas dénommés au tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes.

§ 3. — Comme au projet.

§ 4. — 3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de *cinquante* kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de *cinquante* kilogrammes d'objets expédiés *par une même personne à une même personne* et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc.

§ 5. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés *annuellement* par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

§ 6. — Néanmoins, au-dessus de *cinquante* kilogrammes, etc. Le reste comme au projet.

§ 7. — Supprimé.

Art. 25.

§ 1er — Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité,

et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 26.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 37 ci-dessous prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leur rapport avec le servie du chemin de fer.

sans tour de faveur, et *dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement*, etc.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous le même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur, et l'autre aux mains de la Compagnie. La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans le délai de 24 heures, à moins de conditions contraires, en cas d'abaissement de tarifs, entre l'expéditeur et la Compagnie concessionnaire.

§ 2. — Comme au projet, en mettant : seront fixés *annuellement.*

§ 3 et 4. — Comme au projet.

Art. 26.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 27.

Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 28.

Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes, et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 29.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et le courrier. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 27.

§ 1er. — Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, *envoyés en congé pour appartenir à la réserve, ou rentrant dans leurs foyers après libération*, ne seront assujettis, eux et leur bagage, qu'à moitié de la taxe du tarif ci-dessus.

§ 2. — Comme au projet.

Art. 28.

Comme au projet.

Art. 29.

§ 1er. — Les dépêches, accompagnées *des agents nécessaires au service*, seront transportées, etc.

§ 2. — A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et *les agents nécessaires au service*. La forme, etc.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

§ 3. — Comme au projet, en ajoutant à la fin du para-

au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, elle paiera cinquante centimes (50 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

La Compagnie pourra placer dans ces convois spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

graphe : *Et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.*

§ 4 et 5. — Comme au projet.

§ 6. — Comme au projet, en terminant ainsi le paragraphe : Elle paiera *vingt-cinq centimes* par kilomètre et par *chaque* voiture *ajoutée à* la première.

§ 7. — Comme au projet, en rédigeant ainsi la fin du paragraphe : Seront toujours placées, *au lieu du départ*, à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

§ 8. — Comme au projet.

En dehors des heures ordinaires de départ, l'administration pourra requérir pour le transport exceptionnel des dépêches, et sauf l'observation des réglements de police, des convois spéciaux soit de jour soit de nuit, moyennant paiement d'une indemnité qui sera réglée de gré à gré ou à dire d'experts.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 30.

La Compagnie sera tenue de recevoir et de transporter à moitié de la taxe du tarif, les voitures cellulaires employées au transport des condamnés, à charge, par le Gouvernement, de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer.

Art. 31.

Les rails, coussinets, traverses, et, en général, la voie de fer et ses dépendances, que la Compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution des présentes, seront, par ce fait même, incorporés au domaine public, et ne seront plus la propriété de la Compagnie.

Les machines, voitures, wagons, et en général tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la Compagnie, deviendront immeubles par destination, et ne pourront, ainsi que les objets compris dans le paragraphe précédent, être aliénés par la Compagnie qu'à charge de remplacement.

Art. 32.

A toute époque, après l'expiration des douze premières années, à dater du terme fixé par l'article 15, pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail. Pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'Etat à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 30.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convois ordinaires les wagons et voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés, à charge, par le Gouvernement, de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer. Le transport des voitures et wagons sera gratuit.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers qui y sont placés, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé pour les voitures de troisième classe.

Art. 31.

Comme au projet.

Art. 32.

§ 1er, 2 et 3. — Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le sixième de son montant, si la résiliation a lieu dans la première période de six années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement; un huitième, si la résiliation n'est opérée que dans la seconde période de six années, et un dixième seulement pour la dernière période de six années.

Le produit net moyen, accru, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

Art. 33.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer, et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation, tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'art. 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succèdera, dans le délai de trois mois à partir de l'expiration du présent bail.

Art. 34.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépen-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur, ni au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni à huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie.

Art. 33.

Comme au projet.

Si, pendant la durée du bail, la Compagnie, autorisée par l'Administration, a augmenté le nombre ou l'étendue de ses stations, les dépenses qu'elle aura faites lui seront remboursées dans le même délai.

Art. 34.

Comme au projet.

dances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon éta d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser aux termes de l'article précédent.

Art. 35.

Dès que le chemin aura été livré à la circulation sur toute son étendue, conformément à l'art. 25 ci-dessus, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'État, à titre de prix de ferme.

Néanmoins, cette attribution ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à six pour cent du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de un pour cent de ce capital entier.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, réglera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 36.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Quant aux bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, ils seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 35.

Comme au projet.

Art. 36.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 37.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents sont obligatoires pour la Compagnie, et pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 38.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer dont l'exploitation fait l'objet du présent bail, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 39.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 37.

Comme au projet.

Art. 38.

Comme au projet.

Art. 39.

Comme au projet.

donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie

Art. 40.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et sur l'Angleterre, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le dit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Les Compagnies d'embranchements ou de prolongements pourront déposer sur les différents points de la ligne principale, les voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et au retour, prendre sur les points de la ligne principale, les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris en Belgique et sur l'Angleterre, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi, dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 40.

§ 1er Comme au projet.

Ces règlements de police statueront également sur l'entrée et le stationnement dans les gares d'arrivée et de départ, et sur les opérations de chargement et de déchargement.

§ 2.—Les Compagnies d'embranchements ou de prolongements pourront, *sous la même condition de réciprocité*, déposer, etc. (Le reste comme au projet.)

pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seraient ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris en Belgique et sur l'Angleterre, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

3° Si le prolongement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si le prolongement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Art. 41.

Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et aux risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du Ministre des travaux publics, et la Compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Lorsque la décision qui aura prononcé la résiliation sera devenue définitive, il sera procédé immédiatement, par voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer, sur les clauses du présent bail et sur la mise à prix de la jouissance de la voie de fer et du matériel d'exploitation.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 11.

Comme au projet.

. . . . . de la jouissance de la voie de fer et *de la valeur* du matériel d'exploitation.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

L'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un cautionnement.

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable, sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'État sur ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayants-droit.

Les soumissions pourront, d'ailleurs, être inférieures à la mise à prix.

S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin restera à la disposition de l'Etat, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier déchu, qui n'aura rien dès lors à réclamer pour les machines, voitures et wagons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 42.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'Etat, de faire circuler sur les dites parties les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 43.

Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

Art. 44.

Il sera institué près de la Compagnie un ou deux commis-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 42.

Comme au projet.

Art. 43.

Comme au projet.

Art. 44.

Comme au projet.

saires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement des commissaires restera à la charge de la Compagnie. Les frais de surveillance, mis à la charge de la Compagnie par le présent article et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de cinquante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la *dite* somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 45.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article 1er du présent bail, devra être faite à la Compagnie, savoir : de Paris à Amiens, au plus tard au 1er mai 1846, et le reste de la ligne dans le délai de quatre années, à partir de l'approbation de la convention à intervenir. Si, dans les délais ci-dessus stipulés, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l art. 3 du présent bail, il sera tenu compte à la Compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisée et engagée pour les parties de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour 100 des sommes dépensées sur ces parties.

Art. 46.

Les deux sections de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique étant comprises dans le présent bail et devant être soumises aux mêmes conditions que les lignes principales, il sera fait livraison à la Compagnie de ces deux sections, aussitôt que les travaux entrepris par l'État seront achevés sur l'une et l'autre section.

La Compagnie devra rembourser à l'État, à dire d'experts, le montant de toutes les dépenses de la nature de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 45.

Comme au projet.

Art. 46.

Comme au projet.

celles qui sont mises à sa charge par l'art. 7 du présent bail. La Compagnie sera immédiatement chargée de l'exploitation et de l'entretien de ces deux sections; toutefois, le remboursement dû à l'Etat, ainsi qu'il vient d'être dit, ne sera effectué par la Compagnie que lorsque la circulation pourra s'établir par la voie de fer entre les villes de Lille et de Valenciennes et celle de Douai.

Art. 47.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 48.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Amiens.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Amiens par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Somme.

Art. 49.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au Conseil d'État.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 47.

Comme au projet.

Art. 48.

Comme au projet.

Art. 49.

Comme au projet.

PROJET PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Art. 50.

Avant l'homologation de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de deux millions en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les deux mois qui suivront la susdite homologation, la Compagnie sera tenue de fournir, comme supplément de cautionnement, une valeur de deux millions de francs.

Les sommes déposées par la Compagnie, soit avant, soit après l'homologation de la convention, seront rendues par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie.

En cas de déchéance de la Compagnie, la dite somme ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

Art. 51.

Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION

Art. 50.

Comme au projet.

Art. 51.

Comme au projet.

(Cahier de charges B.)

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE

PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

Article premier.

Le présent bail comprend l'exploitation et l'entretien du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, par Amiens, Arras, Douai, Lille et Valenciennes, et sur l'Angleterre par Ostricourt, Hazebrouck, Calais et Dunkerque.

Art. 2.

Le chemin de fer, tel qu'il est défini à l'article précédent, sera livré à la Compagnie adjudicataire : entre Paris et Amiens, au plus tard le 1er janvier 1847, et le surplus de la ligne, dans le délai de quatre ans, à dater de l'approbation de l'adjudication. Si, avant les délais ci-dessus fixés, des sections de 30 kilomètres au moins de longueur, soit en partant de Paris, soit en partant de la frontière, et comprises entre deux stations principales, peuvent être livrées à la Compagnie, celle-ci sera tenue d'en prendre livraison.

Dans tous les cas, le chemin lui sera remis en bon état d'entretien.

La livraison à faire à la Compagnie comprend :

Tous les terrains qui servent d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

(Cahier de charges B.)

PROJET DE BAIL

POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

DE

PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Les travaux de terrassements et les ouvrages d'art de toute nature exécutés sur la ligne du chemin de fer, y compris les clôtures, maisons de gardes, bâtiments des stations et des ateliers de réparation, et tous autres affectés à l'exploitation du chemin de fer ;

La double voie de fer posée sur toute la longueur du chemin, y compris le ballast, les rails, coussinets, traverses, dont elle se compose, et aussi toutes les voies de gares et stations ;

Les changements de voie, excentriques, plates-formes tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, et en général tout le matériel fixe afférent à l'exploitation.

Art. 3.

Immédiatement après la prise de possession par la Compagnie, de tout ou partie du chemin de fer et de ses dépendances, conformément à l'art. 2 ci-dessus, il sera dressé contradictoirement entre l'Administration et ladite Compagnie, et aux frais de cette dernière, un état des lieux.

L'Administration restera chargée d'ailleurs de faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances.

Art. 4.

A dater de la prise de possession définie aux articles précédents, la Compagnie reste seule chargée de l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances.

Art. 5.

Indépendamment du chemin de fer et de ses dépendances, l'Administration livrera sur inventaire, à la Compagnie adjudicataire, qui sera tenue de le recevoir, le matériel mobile qu'elle a acquis sur les fonds du Trésor public pour le service de l'exploitation des sections de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.

PROJET DE LA COMMISSION.

La voie, etc.

Art. 2.

Comme au projet.

Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

Art. 4.

Comme au projet.

Art. 5.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Un état complet et détaillé de ce matériel sera dressé avant l'adjudication, et la Compagnie devra le reprendre, moyennant un prix qui sera fixé à dire d'experts.

Dans le délai de six mois, à dater de l'époque à laquelle le chemin de fer lui sera remis en tout ou en partie, la Compagnie sera tenue d'avoir installé, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en wagons de marchandises ou de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation.

Elle s'engage, en outre, à augmenter successivement le nombre de ces machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, et sur les réquisitions qui lui seront adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 6.

La Compagnie sera tenue également d'approvisionner, dans le même délai de six mois, tous les objets mobiliers nécessaires au service des stations et du chemin de fer, et spécialement l'outillage des ateliers de réparations et des forges, et généralement les objets accessoires de toute nature servant à l'exploitation.

Art. 7.

Les machines locomotives que fournira la Compagnie seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs qu'elle fournira, devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces.

PROJET DE LA COMMISSION.

Dans le délai d'*un an*, etc.

Art. 6.

Comme au projet, en portant le délai à *un an*.

Art. 7.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toute classe devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 8.

Faute par la Compagnie d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation nécessaire, dans le délai de six mois stipulé aux deux articles 5 et 6, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu au complètement du matériel par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix du matériel approvisionné.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

Le cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et le matériel installé sur la voie par la Compagnie, deviendra immédiatement la propriété de l'État.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans la fourniture du matériel proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 9.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du présent bail

PROJET DE LA COMMISSION.

Les voitures de toute classe devront remplir les conditions réglées ou à régler par l'Administration.

Art. 8.

Comme au projet, en portant le délai à *un an*.

Art. 9.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

1° De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, et les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires;

2° D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins;

3° Enfin, de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer.

Art. 10.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution du dernier paragraphe de l'article 5 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 11.

La Compagnie, pour les travaux d'entretien et de réparation mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 10.

Comme au projet.

Art. 11.

Comme au projet

conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 12.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pendant la durée du présent bail, qui est limité à douze ans, à dater de la mise en exploitation de la ligne entière, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections du chemin de fer qui lui seront successivement livrées avant l'achèvement entier de la ligne.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, il paiera comme quatre cents kilogrammes, etc.

Les voitures dont le poids sera inférieur à une tonne seront comptées pour une tonne.

Le poids de la plate-forme ne sera, dans aucun cas, ajouté au poids de la voiture pour l'établissement de la taxe à percevoir.

L'Administration se réserve de déterminer, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés

PROJET DE LA COMMISSION.

Art 12.

§ 1er. — Comme au projet, en substituant le mot *tarifs* au mot *droits*.

§ 4.—Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes, paiera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et quarante kilogrammes, il paiera comme quarante kilogrammes.

§ 5 et 6. — Supprimés.

par l'Administration sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

	TARIF. — Par tête et par kilomètre.	PRIX DE péage. f. c.	PRIX DE transport. f. c.	TOTAL f. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)................	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)....................	0,03	0,025	0,055
Bestiaux....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.................	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs..........	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres.	0,02	0,01	0,03
Poissons.....	Huîtres et poisson frais par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs............	0,03	0,02	0,05
Houille......	Par tonne et par kilomètre.	0,07	0,055	0,125
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, et objets manufacturés..........	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons......	0,09	0,07	0,16

PROJET DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

2e Classe. Blés, grains, *farines*, *sels*, etc.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre. .	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais; pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0,08	0,06	0,14
Objets divers, par tonne et par kilom. .	Voiture à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. . .	0,18	0,10	0,28
	Voiture à 4 roues, à 2 fonds et à 2 banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32
	Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.			
	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0,18	0,10	0,28
	Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			

PROJET DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature ; la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

PROJET DE LA COMMISSION.

Comme au projet, en terminant ainsi le paragraphe : *un délai de trois mois pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.*

Comme au projet.

..... Sur l'un des prix portés au tarif, *avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci* aura le droit, etc.

..... Un délai *d'un an.*

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Comme au projet.

Les voyageurs pourront rester dans leur voiture en payant chacun le prix d'une place de troisième classe.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 13.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de vingt kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 14.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 15.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes ;

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5,000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8,000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 13.

Comme au projet.

Art. 14.

Comme au projet.

Art. 15.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 16.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante (40) centimes.

Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

Art. 17.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 16.

§ 1er. — Comme au projet.

§ 2. — 1° Aux denrées et objets *qui ne sont pas dénommés au tarif*, et qui, sous le volume, etc.

§ 3. — Comme au projet.

§ 4. — Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de *cinquante* kilogrammes, à moins que ces paquets, colis, ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de *cinquante* kilogrammes d'objets expédiés par une même personne *à une même personne*, etc.

§ 5. — Comme au projet, en mettant : seront arrêtés *annuellement*.

§ 6. — Néanmoins, au-dessus de *cinquante* kilog., etc.

§ 7. — Supprimé.

Art. 17.

§ 1er. — ..... Sans tour de faveur, et *dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement*, etc.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur, et l'autre aux mains de la Compagnie.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 18.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 27 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 19.

Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

PROJET DE LA COMMISSION.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dan le délai de 24 heures, à moins de conditions contraires, en cas d'abaissement des tarifs, entre l'expéditeur et la Compagnie concessionnaire.

§ 2. — ..... Seront fixés *annuellement*, etc.

§ 3 et 4. — Comme au projet.

Art. 18.

Comme au projet.

Art. 19.

§ 1er. — Les militaires ou marins, voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 20.

Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes, et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 21.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et le courrier. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'Administration.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le Ministre des finances.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra

PROJET DE LA COMMISSION.

§ 2. — Comme au projet.

Art 20.

Comme au projet.

Art. 21.

§ 1er. — Les dépêches, *accompagnées des agents nécessaires au service,* etc.

§ 2. — A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et *les agents nécessaires au service*, etc.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance.

§ 3. — Comme au projet, en terminant ainsi : *Et le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie.*

§ 4 et 5. — Comme au projet.

à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie soixante-quinze (75) centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, elle paiera cinquante (50) centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

La Compagnie pourra placer dans ces convois spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées à l'arrière du train des voitures de la Compagnie.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenu par écrit quinze jours à l'avance.

Art. 22.

La Compagnie sera tenue de recevoir et de transporter à moitié de la taxe du tarif, les voitures cellulaires employées au transport des condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer.

PROJET DE LA COMMISSION.

§ 6. — Mettre *vingt-cinq cent.* au lieu de *cinquante.*

§ 7 et 8 — Comme au projet.

En dehors des heures ordinaires de départ, l'Administration pourra requérir, pour le transport exceptionnel des dépêches, et sauf l'observation des règlements de police, des convois spéciaux, soit de jour, soit de nuit, moyennant paiement d'une indemnité qui sera réglée de gré à gré, ou à dire d'experts.

Art. 22.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employées au transport des prévenus, accusés ou condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer. Le transport des voitures et wagons sera gratuit.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes et prisonniers qui y seront placés, ne seront assujettis qu'à la moi-

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 23.

Les machines, voitures, wagons, et en général tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la Compagnie, deviendront immeubles par destination, et ne pourront être aliénés par la Compagnie qu'à charge de remplacement.

Art. 24.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

Art. 25.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé, soit sur la somme à rembourser, aux termes de l'article précédent, soit sur le cautionnement déposé par la Compagnie.

PROJET DE LA COMMISSION.

tié de la taxe du tarif ci-dessus fixé pour les voitures de troisième classe.

Art. 23.

Comme au projet.

Art. 24.

§ 1er. — Comme au projet.

Ce matériel, les combustibles et approvisionnements de tout genre, propres au service du chemin de fer, seront estimés contradictoirement.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Le Ministre des travaux publics devra également rembourser à la Compagnie, dans le délai de trois mois, la valeur des bâtiments accessoires qu'elle aurait édifiés pendant le cours du bail, pour les besoins du service, avec l'autorisation spéciale de l'Administration.

Le prix à rembourser sera fixé par une expertise contradictoire, et suivant la valeur actuelle.

Art. 25.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 26.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Quant aux bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, ils seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

Art. 27.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie, et pour toutes celles qui seraient chargés de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 28.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 26.

Comme au projet.

Art. 27.

Comme au projet.

Art. 28.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer dont l'exploitation fait l'objet du présent bail, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 29.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 30.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer de Paris en Belgique et sur l'Angleterre, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le dit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Les Compagnies d'embranchement ou de prolongement pourront déposer sur les différents points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et, au retour, prendre sur les points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris en Belgique et sur l'An-

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 29.

Comme au projet.

Art. 30.

§ 1er. — Comme au projet.

Ces règlements de police statueront également sur l'entrée et le stationnement dans les gares d'arrivée et de départ, et sur les opérations de chargement et de déchargement.

§ 2. — Les Compagnies d'embranchement ou de prolongement pourront, *sous la même condition de réciprocité*, déposer... etc.

gleterre, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi, dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris en Belgique et sur l'Angleterre, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100);

3° Si le prolongement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100);

4° Si le prolongement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour 100 (25 pour 100.)

Art. 31.

Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par déci-

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 31.

Comme au projet.

sion du Ministre des travaux publics, et la Compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Dans ce cas, la moitié non restituée du cautionnement déposé par la Compagnie adjudicataire restera acquise au Trésor public.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'État, de faire circuler sur les dites parties, les voitures ou wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 33.

Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

Art. 34.

Il sera institué près de la Compagnie un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement du commissaire restera à la charge de l'adjudicataire. Les frais de surveillance mis à la charge de la Compagnie par le présent article et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de cinquante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite somme

PROJET DE LA COMMISSION.

Dans ce cas, le cautionnement déposé par la Compagnie adjudicataire restera acquis au Trésor public.

Art. 32.

Comme au projet.

Art. 33.

Comme au projet.

Art. 34.

Comme au projet.

aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 35.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 36.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser.

Le membre désigné fera élection de domicile à Amiens.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Amiens par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Somme.

Art. 37.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au conseil d'État.

Art. 38.

Nul ne pourra être admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de quinze cent mille francs (1,500,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au

PROJET DE LA COMMISSION.

Art. 35.

Comme au projet.

Art. 36.

Comme au projet.

Art. 37.

Comme au projet.

Art. 38.

Comme au projet.

N° 142.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

---

profit de la Caisse des Dépôts et Consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra l'approbation de l'adjudication, la Compagnie adjudicataire sera tenue de porter à trois millions la somme de un million cinq cent mille francs déposée avant l'adjudication.

Ladite somme de trois millions qui deviendra le cautionnement de la Compagnie, lui sera rendue moitié après l'approvisionnement du matériel d'exploitation stipulé aux art. 5 et 6, moitié à la fin du bail, et sous les conditions énoncées au présent cahier des charges.

Art. 39.

Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 39.

Comme au projet.

ANNEXE AU N° 142.

PROCÈS-VERBAUX

DE LA COMMISSION SUPÉRIEURE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DU NORD.

PREMIÈRE SEANCE.

Le 28 novembre 1843 la Commission supérieure des chemins de fer se réunit à midi, à l'hôtel du Ministère des travaux publics.

Sont présents : M. le Ministre des travaux publics, M. le Sous-Secrétaire d'Etat, MM. le baron Thénard, Cordier, le comte Daru, Rossi, Dufaure, Boulay (de la Meurthe), Gréterin, Boursy, Prévost de Vernois, Daullé, Fèvre, Kermaingant, membres de la Commission : MM. Hurel, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées; Dubois, auditeur au conseil d'Etat, attaché au 1er arrondissement d'inspection des chemins de fer; Courpon, auditeur au conseil d'Etat, secrétaire.

M. le Ministre prend la parole, et expose à la Commission le but dans lequel il l'a réunie.

La loi du 11 juin 1842, sur l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, porte à l'article 1er qu'il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant de Paris sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes; *sur l'Angleterre*, par un ou plusieurs points du littoral qui seront ultérieurement déterminés.

La ligne de la Belgique est en voie de construction, mais la direction à donner à l'embranchement, qui, partant de cette ligne, doit aller toucher le littoral sur un ou plusieurs points, n'a pas été déterminée.

Les questions qui se présentent sont celles-ci :

Le chemin de fer de Paris en Angleterre se dirigera-t-il vers ce royaume par un ou plusieurs points du littoral de la Manche?

Quels seront ce point ou ces points?

Quel tracé suivra-t-on pour rattacher les points choisis au chemin de fer du Nord?

Le conseil général des ponts-et-chaussées, consulté par M. le Ministre des travaux publics, a, dans sa séance du 13 novembre 1843, donné l'avis suivant :

1° Le chemin de fer de Paris en Angleterre doit être établi de manière à desservir les trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque;

2° Parmi les divers tracés étudiés dans ce but, il y a lieu de préférer :

Pour Boulogne,

Celui qui se détache à Amiens de la ligne du Nord et suit le littoral, en passant par les villes d'Abbeville et d'Etaples;

Pour Calais,

Celui qui se détache à Arras de la même ligne et dessert dans son parcours les villes de Béthune, Aire, Saint-Omer Watten, mais sous la condition, toutefois, que de nouvelles études seront faites en vue de réduire la dépense de la partie comprise entre Arras et Béthune.

Pour Dunkerque,

Celui qui se détache à Watten de la ligne de Calais.

Le conseil général des ponts-et-chaussées s'est contenté de traiter la question d'art : il a reconnu la praticabilité des différents tracés, mais en s'abstenant de statuer sur l'ordre de priorité à suivre dans leur exécution.

C'est à la Commission supérieure qu'il appartient de décider cette difficile question. Consultée par M. le Ministre des travaux publics, elle doit l'éclairer sur la meilleure direction à donner à l'embranchement qui doit relier Paris et Londres; et en présence des intérêts si divers et si importants de Boulogne, de Calais et de Dunkerque, trouver un tracé dont l'exécution, lésant le moins d'intérêts possible, soit en rapport avec l'état de nos finances et desserve le mieux les intérêts généraux du pays.

M. Dubois donne à la Commission des explications sur les travaux de statistique dont il a été chargé par M. le Ministre des travaux publics.

La Commission, avant de se séparer, nomme une sous-Commission composée de trois de ses membres : MM. le comte Daru, Prévost de Vernois et Kermaingant, qu'elle charge de faire un rapport sur la question de l'embranchement d'Angleterre.

DEUXIÈME SÉANCE.

La Commission supérieure des chemins de fer se réunit à huit heures du soir à l'hôtel du Ministère des travaux publics.

Sont présents : M. le Ministre des travaux publics, M. le Sous-Secrétaire d'Etat, MM. le comte Daru, Cordier, Rossi, Dufaure, Boulay (de la Meurthe), Gréterin, Boursy, Prévost de Vernois, Daullé, Fèvre, Kermaingant, membres de la Commission ; MM. Hurel, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées ; Dubois, auditeur au conseil d'Etat, attaché au premier arrondissement des chemins de fer ; Courpon, secrétaire.

M. le comte Daru donne lecture à la Commission supérieure du rapport dont il a été chargé par la sous-Commission.

Vu l'heure avancée, la discussion est renvoyée à la séance prochaine.

TROISIÈME SÉANCE.

Le 3 février 1844 la Commission supérieure des chemins de fer se réunit à huit heures du soir à l'hôtel du Ministère des travaux publics.

Sont présents : M. le Ministre des travaux publics, M. le Sous-Secrétaire d'Etat, MM. le comte Daru, Cordier, Rossi, Dufaure, Boulay (de la Meurthe), Gréterin, Boursy, Prévost de Vernois, Daullé, Fèvre, Kermaingant, membres de la Commission ; MM. Hurel, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées ; Dubois, auditeur au conseil d'Etat attaché au premier arrondissement d'inspection des chemins de fer ; Courpon, secrétaire.

Les procès-verbaux des séances du 28 novembre sont lus et adoptés.

M. le Ministre propose à la Commission de suivre dans la discussion l'ordre des questions adopté par la sous-Commission dans son rapport, et de procéder comme elle a fait par voie d'élimination.

La première question à poser serait celle-ci :

« Desservira-t-on les trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque par une ligne circulaire ? »

Dans le cas où le tracé circulaire serait écarté, il y aurait lieu de demander à la Commission si elle entend adopter le tracé qui relie :

« Boulogne et Amiens d'une part, et de l'autre Calais à un point à déterminer de la ligne du Nord. »

Enfin, si ce dernier système était repoussé, et que l'on se décidât à ne faire qu'une seule ligne destinée à desservir les ports de la Manche, la Commission aurait à indiquer quel est le tracé qu'elle entend adopter parmi les modifications nombreuses présentées pour un embranchement unique.

M. Hurel défend *le tracé circulaire*. Suivant lui, le tracé qui, longeant le littoral, touche à Boulogne et à Calais, est celui qui satisfait le mieux au but que l'on se propose d'atteindre, la communication la plus directe avec l'Angleterre.

Ce tracé, dit M. Hurel, a été écarté par la sous-Commission, qui lui a objecté le coût considérable de la partie comprise entre Boulogne et Calais. — M. Hurel croit que ces dépenses, estimées à 19 millions environ, ont été exagérées par les ingénieurs. Il signale les différences qui existent entre leurs projets et le travail de M. Vallée, cité avec faveur dans le rapport de la sous-Commission. Ainsi, les souterrains sont portés par eux à une longueur de 5,300 mètres, et estimés devoir coûter : 1,500 mètres, à raison de 800 fr. le mètre courant ; 3,870 à raison de 1,000 fr. M. Vallée ne demande que 4,027 mètres, et les prix d'adjudication des tunnels du chemin du Hâvre, placés dans des circonstances analogues, portent la dépense du mètre courant à 891 fr.— Les souterrains constituant l'obstacle principal que rencontre l'exécution du chemin de Boulogne à Calais, comme ils occasionnent la majeure partie de la dépense, M. Hurel ne comprend donc pas comment les ingénieurs ont pu arriver au chiffre énorme de 19 millions pour un chemin de 36 kilomètres, et il demande qu'avant de repousser comme trop dispendieux un tracé qui, à l'avantage de desservir le mieux les intérêts internationaux de la France et de l'Angleterre, joint celui de satisfaire la population du littoral, la Commission fasse réviser les devis des ingénieurs.

M. le comte Daru a fait le relevé de la population de la ligne de Boulogne à Calais. Il n'a trouvé que 487 habitants par zône d'une lieue de longueur. C'est là une circonstance exceptionnelle. C'est la population la plus faible qu'il ait encore rencontrée sur les tracés projetés des diverses voies de fer. Il suffit, suivant lui, de jeter les yeux sur la carte pour s'assurer qu'il y a, en effet, bien peu d'intérêts à desservir sur la partie du littoral qui sépare les deux ports. — Quant à la question de dépense, M. le comte Daru considère les évaluations données par M. Vallée comme beaucoup trop faibles. M. Vallée est convenu lui-même que les prix auxquels il estimait alors les travaux, seraient inacceptables

aujourd'hui. Les nouvelles études ordonnées par M. le Sous Secrétaire d'État le prouvent. Elles ont donné lieu à des estimations beaucoup plus considérables que celles de 1836 quoique trop faibles elles-mêmes au dire de l'ingénieur en chef du Pas-de-Calais. M. Hurel n'a parlé que des souterrains, mais il y a bien d'autres travaux, notamment les remblais de la Scloque et d'autres vallées, et les mouvements de terre nécessités par les profonds déblais à faire dans le sol si constamment accidenté. Quant à l'analogie tirée des prix auxquels les entrepreneurs ont construit sur la ligne du Hâvre, on ne saurait s'arrêter à un pareil raisonnement. Rien ne constate, en effet, que les circonstances sur les deux lignes dont on parle soient les mêmes. On ne l'a pas même indiqué, et cependant on sait combien les dépenses de main-d'œuvre et de matériaux changent selon les localités, la nature des travaux, les circonstances.

M. le comte Daru rappelle que la sous-Commission a été frappée de l'énormité de la dépense et du peu de produits de cette ligne. Il rappelle les faits et les arguments déjà donnés dans le rapport, et il en conclut que l'embranchement d'Arras coûterait probablement moins et aurait au moins l'avantage de traverser un pays riche et peuplé; il en est tout autrement du chemin sans avenir de Boulogne à Calais.

M. Cordier dit qu'en admettant qu'une réduction considérable, telle que de deux ou trois millions, pût avoir lieu sur les devis des ingénieurs, il n'en résulterait pas moins l'obligation de consacrer quinze ou seize millions à un chemin de huit à neuf lieues. — Les trente-une lieues qui séparent Amiens de Boulogne n'en coûteraient que quatorze, et cependant on a objecté à ce tracé que sa dépense ne serait pas en rapport avec ses produits.

M. Cordier ne croit pas que l'intérêt de joindre Calais à Boulogne mérite un tel sacrifice. La loi du 11 juin 1842 n'a pas exigé l'union de ces deux ports, et il ne croit pas que l'isolement de Calais puisse lui être aussi préjudiciable qu'on le dit. — Dans le cas où le seul chemin de Boulogne serait exécuté, les voyageurs débarqués à Calais franchiraient aisément en deux ou trois heures la distance qui sépare les

deux villes. — Dans l'hypothèse d'un double embranchement, ils auraient le choix de se rendre à Boulogne, ou de prendre l'embranchement qui relierait Calais à la ligne du Nord.

M. Hurel croit que l'économie à réaliser ne serait pas moindre de 6 à 7 millions. Il estime l'exécution du chemin de Boulogne à Calais ne pas devoir dépasser 12 millions. Il considère que cette dépense serait amplement rachetée par les avantages résultant d'une communication parfaite avec l'Angleterre.

Il rappelle l'avis de la Commission nautique (en 1842), qui dit que « les ports de Calais et de Boulogue offrent des avantages identiques et qu'ils doivent être considérés comme des auxiliaires indispensables l'un de l'autre. » Suivant M. Hurel, la conséquence à tirer de cet avis doit être la construction d'un chemin qui permettrait aux paquebots anglais d'aborder indifféremment dans l'un ou l'autre port.

M. Hurel ne pense pas, comme la sous-Commission, que la somme nécessaire pour le chemin du littoral suffirait pour construire l'embranchemeut de Calais à Arras. En admettant même une égalité complète pour la part de l'Etat, on ne tient pas compte de la différence qu'occasionnerait à la Compagnie exploitante une plus longue étendue de terrain à couvrir de *ballast* et de *rails*.

M. le comte Daru dit que si les dépenses de la Compagnie exploitante doivent être plus fortes, ses revenus seront d'un autre côté plus considérables. Il cherche à prouver que, même dans le cas où le tracé du littoral coûterait moins que celui d'Arras, il faudrait encore le repousser, par cela seul que ses recettes ne seraient pas suffisantes entre Boulogne et Calais pour couvrir les frais d'exploitation. Le capital de 12 à 20 millions, peu importe, que l'on exploiterait, serait perdu. On n'est pas excusable d'entreprendre des chemins de fer dans de pareilles conditions, lorsqu'aucune considération n'y oblige, si ce n'est le désir de rendre le voyage d'Angleterre plus commode pour un tiers ou un quart seulement des voyageurs qui l'effectuent.

La Commission nautique a dit, il est vrai, que les deux

ports de Boulogne et de Calais devaient être considérés comme des auxiliaires indispensables l'un de l'autre. Mais, en définitive, veut-on savoir quelle est la valeur relative de ces deux ports considérés comme ports de passage? Que l'on consulte les faits. A Calais, le nombre des voyageurs diminue chaque année ; à Boulogne, au contraire, chaque année le nombre des passagers augmente. S'il en est ainsi, quelle en est la cause ? Il ne peut y en avoir qu'une seule. On préfère Boulogne parce que ce port est plus près de Paris et que l'on évite le parcours d'une longue route accidentée aride. Voilà pourquoi ce port tend à déposséder Calais de plus en plus, du mouvement des voyageurs qui, autrefois, lui appartenait exclusivement. Voilà pourquoi, tandis que Calais, à qui des conventions postales assurent le transport des dépêches et des matières d'or et d'argent, compte, par an, 19,000 passagers seulement, Boulogne en compte 56,000. Toute la question est de savoir si la circulation internationale a une importance assez grande pour que le Gouvernement aille se jeter dans des dépenses énormes dans le seul but de mieux satisfaire cet intérêt en reliant ces deux ports entre eux, par le tracé le plus convenable peut-être, à ce point de vue considéré isolément, mais le plus cher. Il faut bien examiner cette question, car on doit toujours proportionner les instruments de circulation au travail qu'ils doivent accomplir. Or, l'intérêt anglo-français, tout important qu'il soit, n'est pas suffisamment développé pour justifier, aujourd'hui, une parelle dépense. D'ailleurs, il faut aussi s'occuper des besoins de la circulation intérieure. C'est là même l'intérêt qui doit prédominer en fait de chemins de fer. Or, si l'on veut bien comparer le tracé du littoral à celui d'Arras à Calais, on ne pourra hésiter entre cette ligne de Boulogne, traversant un pays où la population est si clairsemée, et celle d'Arras où la circulation partielle (pour ne parler que de celle-là en ce moment) est, dans l'état actuel des choses et d'après les tableaux des contributions indirectes, représentée par 33,000 individus parcourant 117 kilomètres, ou, si l'on veut, par 3,860,000 individus transportés à 1 kilomètre.

M. le Ministre dit que la question peut être ainsi posée : Pour une dépense estimée égale, faut-il exécuter le chemin

de Boulogne à Calais ou celui d'Arras à Calais? Il pense que la solution de la question devra être favorable au chemin le plus utile et le plus productif.

— Le tracé circulaire (de Boulogne à Calais) est mis aux voix et rejeté à l'unanimité moins une voix.

M. LE MINISTRE demande à la Commission si, *dans l'hypothèse d'un seul embranchement de la ligne du Nord au littoral de la Manche, il y aurait lieu de rattacher Boulogne à cet embranchement?*

— La Commission, considérant que la dépense d'un embranchement de Boulogne à Watten ou à Saint-Omer ne serait pas en rapport avec les intérêts à desservir, se prononce à l'unanimité contre cette réunion.

M. LE MINISTRE demande à la Commission si *elle entend que la ligne du Nord ait deux embranchements, l'un partant d'Amiens et aboutissant à Boulogne, l'autre partant d'un point à déterminer sur la ligne du Nord, et se dirigeant sur Calais et Dunkerque.*

M. DUFAURE examine l'importance relative des trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque; ces trois ports voisins les uns des autres, se complètent, et il paraît difficile d'en sacrifier un seul, moins dans l'intérêt de telle ou telle localité, que dans l'intérêt général. Tous trois sont utiles, et forment un ensemble complet dont il paraît difficile de rien distraire. Toutefois, dans l'opinion de M. Dufaure, le port de Dunkerque est le plus important, le plus national; Boulogne et Calais ont l'avantage pour le service des voyageurs et des dépêches; mais Dunkerque est notre seule place de commerce sur le littoral du Nord; c'est le seul port qui, par sa position, puisse faire concurrence à ceux de la Belgique et de la Hollande. Sous le point de vue stratégique, Dunkerque commande l'entrée de la Tamise et du détroit; un chemin de fer peut augmenter cette importance à la fois commerciale et militaire, et créer dans le nord du royaume un point central qui nous y manque et qui soit, pour la région septentrionale, ce que sont le Hâvre et Bordeaux sur l'Océan, Marseille sur la Méditerranée.

M. Dufaure croit qu'il serait d'un intérêt général de rap-

procher le plus possible Dunkerque de Paris. On a objecté, il est vrai, que Lille est le point où doit aboutir le mouvement de Dunkerque, — que Lille est le marché de notre port sur la mer du Nord. Mais le tableau joint au rapport fait foi que le mouvement le plus considérable des marchandises s'opère vers le centre, et il croit que si les intérêts de Dunkerque lui commandent de ne pas trop s'éloigner du chef-lieu du département du Nord, ils veulent surtout que ce port soit rapproché de Pa

M. Dufaure pense donc qu'un tracé, qui de Dunkerque irait à Hazebrouck, et d'Hazebrouck à Arras, remplirait le double but de rapprocher Dunkerque de Paris, sans s'éloigner de Lille, dont il s'approche jusqu'à Hazebrouck. — De ce point d'Hazebrouck, un embranchement exécuté sur Lille, par l'industrie privée, complèterait le réseau du Nord.

Ce tracé, d'après l'estimation faite par M. Dufaure, coûterait, en y comprenant l'embranchement d'Amiens à Boulogne et celui d'Hazebrouck à Calais, environ 55 millions, dont 33 au compte des Compagnies. M. Dufaure croit que, sur ces embranchements, la circulation ne serait pas assez active pour nécessiter une double voie : il propose donc que de Boulogne à Amiens et de Calais à Hazebrouck, le chemin ne soit qu'à une voix.

Ce tracé aurait l'avantage de mettre en communication directe Paris et Londres d'une part, de l'autre Paris et Dunkerque, Dunkerque et Lille.

M. le comte Daru dit que la sous-Commission a complètement apprécié l'importance de Dunkerque. Il rappelle que, frappée de cette importance, elle a proposé de substituer à l'embranchement de Watten qui éloignait Lille de son port, la station centrale d'Hazebrouck. Mais le rapporteur ni la sous-Commission ne sauraient admettre que l'intérêt dominant de Dunkerque soit d'être rapproché de Paris, car ses relations sont avec Lille.

Dans l'intérêt actuel des choses, Dunkerque expédie tant par terre que par eau, environ 42,000 tonnes vers Lille et 4,000 seulement sur Paris. Ce fait est significatif. — M. Dufaure semble croire que Dunkerque pourrait, à l'aide d'un chemin de fer direct sur Arras, faire concurrence au Hâvre our l'approvisionnement de la capitale : cette espérance

ne paraît pas fondée. Le Hâvre a son chemin de fer aussi; la distance relative où ces deux ports se trouvent des marchés de la capitale ne sera donc pas changée, et il est dès lors probable que le Hâvre conservera dans l'avenir les avantages qu'il a eus dans le passé, et qu'il doit, après tout, à sa proximité. Il y a 80 kilomètres en sa faveur qu'on ne saurait lui enlever, et qui assureront au Hâvre l'approvisionnement de Paris, comme le rapprochement de Dunkerque des points de Lille, Roubaix, Tourcoing, lui assurera toujours leurs marchés.

Suivant M. le comte Daru, le tracé qui sert le plus utilement les intérêts des départements du Nord est, en effet, celui de deux lignes qui, partant de Dunkerque et de Calais, viendraient se croiser à la station centrale d'Hazebrouck, d'où partiraient deux embranchements, l'un construit, comme dans le projet de M. Dufaure, aux frais d'une Compagnie (celui de Lille), l'autre aux frais de l'Etat (celui d'Arras).

Mais ce projet présente plusieurs inconvénients. Il est trop cher. Il place les deux lignes d'Amiens à Boulogne et d'Arras à Calais en concurrence pour le transport de tous les voyageurs internationaux, et les frappe ainsi de stérilité toutes deux. Voilà pourquoi le rapporteur de la sous-Commission y a renoncé, et a adopté Lille comme point de départ d'une ligne unique qui arrive à Hazebrouck, et se divise en deux bras sur Calais et Dunkerque.

L'économie de ce tracé sur celui présenté par M. Dufaure ne serait pas moindre de 10 millions de francs et de 57,000 mètres de construction pour la part de l'Etat seulement.

Ce tracé traverse les parties les plus peuplées, les plus riches de cette région. La partie du tracé comprise entre Hazebrouck et Arras traverse les plaines de grande culture, riches, mais peu peuplées. C'est un pays sans route royale ni départementale. A ces inconvénients se joint celui d'une construction coûteuse; car on a à sortir du bassin de la Scarpe, et on rencontre un sol assez accidenté jusqu'à Béthune. Enfin, marcher presque parallèlement à la route de Boulogne à Amiens, ce serait renouveler sur une plus grande échelle la faute déjà commise des deux chemins de Versailles.

M. le comte Daru ne concevrait pas qu'en face de pareils désavantages, le tracé proposé par M. Dufaure pût obtenir l'assentiment de la Commission. L'intérêt de Dunkerque, le seul que l'on puisse faire valoir à son appui, ne demande pas l'exécution d'un pareil développement de travaux. Cet intérêt est desservi dans la mesure de son importance qu'il ne faut pas exagérer. Les chambres de commerce, les Commissions d'enquête sont unanimes pour demander que l'on dirige vers Lille et non vers Paris l'embranchement de Dunkerque. Pourquoi aller au-delà de ce que réclamen les représentants directs de ces localités ?

M. le comte Daru termine en disant qu'il craindrait que la présentation d'un tracé aussi dispendieux ne compromît l'exécution du chemin d'Angleterre, et que les Chambres ne se refusassent à accumuler sur une partie resserrée du royaume, déjà si favorisée, une quote-part si considérable des ressources très-limitées dont on dispose.

M. Prévost de Vernois est frappé de l'importance militaire de Dunkerque, et, comme M. Dufaure, il voit un grand intérêt stratégique à relier ce port directement avec Paris ; mais il ne saurait adopter un tracé passant par Hazebrouck, laissant ainsi le chemin découvert et exposé aux entreprises de l'ennemi. Le véritable chemin stratégique est celui qui, de Béthune, passe par Aire et Saint-Omer, et qui est défendu par le canal de Bergues à Dunkerque. Le Ministre de la guerre, consulté sur cette question, s'est prononcé pour le tracé d'Aire, le seul qui puisse assurer les transports militaires entre Dunkerque et la capitale.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat expose que son opinion participe à la fois de celles que viennent d'énoncer successivement M. Dufaure et M. le comte Daru, et qu'on peut la considérer en quelque sorte comme un terme moyen entre les deux opinions.

Comme M. le comte Daru, il ne voit pas sans quelque inquiétude, au point de vue du succès des propositions du Gouvernement, cette masse considérable de crédits demandés pour une seule portion du territoire. Il est à craindre que de pareilles demandes ne réveillent les vieilles rivalités du Nord et du Midi : aussi, lorsqu'en 1838 le Gouvernement venait proposer aux Chambres l'exécution d'un

grand réseau de chemins de fer, le projet de loi présenté à cette époque ne contenait de crédits que pour l'artère principale de Paris à la frontière de Belgique. On ajournait à un autre temps l'exécution des embranchements sur la mer : ce parti est encore celui auquel M. le Sous-Secrétaire d'Etat voudrait qu'on s'arrêtât aujourd'hui. Assurément, après avoir donné au nord de la France une ligne aussi importante et aussi utile que celle de Paris à la frontière belge, le Gouvernement peut légitimement porter sa sollicitude sur d'autres points du territoire, et ajourner de quelques années les ramifications sur Boulogne, Calais et Dunkerque. Pendant quelques années Boulogne peut venir chercher à Amiens la ligne de fer; Calais et Dunkerque peuvent l'atteindre à Arras ou à Lille, ou à un point intermédiaire. Plus tard, lorsqu'on aura pourvu aux besoins les plus indispensables des autres contrées, on pourra revenir vers le Nord compléter l'œuvre commencée.

Comme M. Dufaure, M. le Sous-Secrétaire d'Etat pense que si l'Etat intervient dans cette question, il ne peut donner satisfaction à l'un des ports de la Manche au détriment des autres ports. Les capitaux de l'Etat ne peuvent être employés à troubler les droits acquis et à dépouiller violemment, par exemple, Boulogne du passage des voyageurs, et Dunkerque du transit des marchandises. Si la totalité des travaux devait s'exécuter par l'industrie privée, si une Compagnie venait demander à entreprendre à ses frais, sans subvention du Trésor, la ligne d'Arras à Calais, Boulogne et Dunkerque ne pourraient élever de plaintes fondées; on leur répondrait : « Le chemin s'exécute dans ses conditions naturelles, avec les seules ressources qui lui sont propres; vous n'avez aucune objection à élever; que des Compagnies se présentent pour les lignes qui vous intéressent, elles seront également accueillies. »

Mais, si l'assistance du Trésor venait changer ces conditions, le Gouvernement pourrait devenir l'objet d'accusations fondées. L'amendement introduit dans la loi du 11 juin 1842, à l'occasion du chemin à diriger sur le littoral de la Manche, a donné à l'Administration publique la mission de concilier tous les intérêts, et non de faire prévaloir les uns aux dépens des autres.

C'est dans cette vue de conciliation que M. le Sous-Secrétaire d'Etat propose de décréter :

1° Une ligne d'Amiens à Boulogne, par Etaples ;

2° Une ligne partant d'Hazebrouck et venant se rattacher d'une part, à Ostricourt, sur le chemin principal de Paris à la frontière belge, et, de l'autre part, à Calais et à Dunkerque.

Pour réduire les dépenses de ce système, le chemin d'Amiens à Boulogne ne serait exécuté qu'à une voie, et l'on n'exécuterait également qu'à une voie la double ligne dirigée d'Hazebrouck sur Calais et sur Dunkerque.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat fait remarquer que sa proposition ne diffère qu'en un seul point de celle de M. le comte Daru et de celle de M. Dufaure. Au lieu de faire aboutir à Lille, comme le demande M. le comte Daru, la ligne qui part d'Hazebrouck, ou à Arras, comme le propose M. Dufaure, il la dirige sur un point intermédiaire, Ostricourt. Voici ses raisons :

La direction sur Lille éloignerait beaucoup trop de Paris Calais, Hazebrouck, Saint-Omer et les autres villes touchées par la ligne de fer.

La direction sur Arras est trop dispendieuse : la ligne d'Ostricourt procure au moins cinq millions d'économie.

Enfin, la direction d'Ostricourt, sans trop éloigner Dunkerque de Lille, met ce port de premier ordre en communication plus courte avec la vallée de l'Escaut, qu'il est en possession d'approvisionner.

M. le Sous-Secrétaire d'État termine en combattant l'assertion que les deux lignes proposées simultanément renouvelleront la faute des deux chemins de Versailles.

Les deux chemins de Versailles partent d'une même ville et aboutissent à une même ville. Ici, les villes qui servent de point de départ et d'arrivée sont différentes. Les points de départ du côté de l'intérieur sont séparés par une distance de plus de 100 kilomètres, et les points d'arrivée sur la Manche par une distance de 36 kilomètres.

Les deux chemins de Versailles exploitent sur une partie de leur longueur le même territoire. Ici, les territoires exploités sont très-éloignés l'un de l'autre.

Enfin, les chemins de Versailles ont coûté un million de

francs par kilomètre, et il fallait trouver l'intérêt de cet énorme capital : ici, par suite de l'adoption d'une simple voie sur la plus grande partie de la longueur des chemins, les avances des Compagnies atteindront à peine cent mille francs par kilomètre, et il serait difficile de croire que, dans une contrée où généralement les populations agglomérées sont nombreuses, la circulation sur un chemin de fer ne puisse payer l'intérêt d'un aussi faible capital.

L'assimilation qu'on a voulu établir est donc inexacte de tout point.

La solution proposée, sans jeter l'Etat dans une trop grande dépense, concilie tous les intérêts, et M. le Sous-Secrétaire d'Etat insiste pour son adoption.

M. le comte Daru combat ce projet. Le tracé d'Ostricourt dont M. Stephenson est l'auteur, et qui a été accepté par la Commission de la Chambre des Députés, n'a jamais été proposé ni conçu que dans l'hypothèse d'un seul embranchement et non de deux. La ligne directe sur l'Angleterre étant écartée, il fallait bien chercher une ligne moyenne qui satisfît à la fois, et à elle seule, aux divers intérêts en présence, Lille et Dunkerque, Londres et Paris. De là, la pensée de ce projet : mais l'adoption du chemin d'Amiens à Boulogne change complètement l'état de la question. Elle laisse plus de latitude pour déterminer un tracé qui doit desservir les intérêts du Nord. Le projet de M. Dufaure est évidemment le meilleur pour Calais et pour Dunkerque. Mais il est trop cher. — Le tracé proposé par M. le Sous-Secrétaire d'Etat est moins coûteux, mais il éloigne inutilement Lille de 22 kilomètres de son port. — Pourquoi augmenter ainsi le parcours dans la direction la plus suivie ? Si l'intérêt de Dunkerque est, avant tout, d'être rapproché de Lille, une fois les relations de la France et de l'Angleterre bien desservies, ne faut-il pas chercher comment remplir la seconde condition du problème : la liaison de Lille et de Dunkerque ? Comment tracer ce deuxième chemin, si on veut en établir deux ? — On le demande, est-ce du côté d'Ostricourt ? — La ligne, ainsi dirigée par le seul fait de l'établissement d'un chemin direct d'Amiens à Boulogne, n'a pas à espérer des transports d'outre-mer. —Qu'a-t-elle donc à recueillir ? — Le mouve-

ment de Lille à Dunkerque. — Pourquoi lui imposer dès lors un détour? — On a parlé de l'intérêt anglo-belge. — M. le comte Daru ne concevrait pas que, pour satisfaire un intérêt qui n'existe pas ou qui existe à peine (les relations de Calais avec la Belgique), on sacrifiât des besoins réels, sérieux, existants, et que, dans ce but, on choisît pour l'établissement de la station, au lieu d'un chef-lieu comme Lille, un village insignifiant comme Ostricourt.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat expose que déjà Dunkerque est réuni à Lille par une ligne de canaux sur lesquels les tarifs sont très-peu élevés, et qu'il est difficile, dès-lors, que le chemin de fer puisse lutter avec quelque avantage contre les voies navigables déjà ouvertes. A l'égard des voyageurs, l'augmentation du trajet sur Lille n'est pas à mettre en balance avec celle que seraient obligées de parcourir les personnes qui, de Calais, Saint-Omer et Hazebrouck se dirigeraient sur Paris.

Enfin, sans nier le moins du monde l'importance des relations journalières entre Dunkerque et Lille, M. le Sous-Secrétaire d'Etat fait remarquer que si l'on veut jeter les yeux sur le tableau du mouvement des marchandises dressé par la chambre de commerce de Dunkerque, on verra que le tonnage dirigé de ce port sur Arras et sur les localités situées dans la vallée de l'Escaut et au-delà, est encore plus considérable. Le choix du point d'Ostricourt favorise cette série de relations, et aura pour résultat d'étendre le rayon d'approvisionnement du port de Dunkerque vers des pays qui lui demandent déjà une grande quantité de denrées, et qui lui en demanderont une plus grande encore, lorsqu'ils pourront jouir d'une voie nouvelle plus rapide, et d'un service plus régulier.

M. Dufaure, résumant la discussion, dit que les trois opinions émises devant la Commission, ne diffèrent, comme l'a fait observer M. le Sous-Secrétaire d'Etat, que dans la direction à donner à l'embranchement d'Angleterre, à partir d'Hazebrouck.

Il combat la direction de Lille. — Calais et Dunkerque se trouvent ainsi éloignés de Paris. L'importance militaire du second de ces ports souffrirait, en temps de guerre, des re-

tards apportés aux transports, et serait peut-être compromise par un tracé longeant la frontière. — L'importance commerciale de Dunkerque augmenterait, si de nouveaux débouchés étaient ouverts à ses marchandises, et le pays gagnerait à la concurrence que ce port viendrait faire au Hâvre sur les marchés qu'il a le privilège exclusif d'approvisionner. Le détour par Lille ne saurait donc être que funeste à la prospérité de Dunkerque, et les avis favorables donnés à ce projet par les intéressés lui paraissent inspirés par la pensée que l'Etat ne pouvant présenter aux Chambres un réseau incomplet, exécuterait l'embranchemen d'Hazebrouck à Lille.

M. Dufaure reconnaît quelques avantages au projet de M. le Sous-Secrétaire d'Etat. Le tracé par Ostricourt détourne moins que le tracé par Lille, Calais et Dunkerque de leur direction vers la capitale. Il lui reconnaît, sur le projet qu'il a défendu, l'avantage de l'économie; mais, pour une économie de quelques millions, il ne concevrait pas que l'on repoussât un tracé qui dessert tous les intérêts en présence, qui offre une grande économie, dans le parcours et dans la dépense, à la circulation des voyageurs et au mouvement des marchandises.

M le comte Daru admettrait jusqu'à un certain point ce raisonnement. Oui, de grands intérêts à desservir valent la peine de grandes dépenses : mais il ne reconnaît pas que ces intérêts soient suffisants pour justifier le tracé que l'on propose. En quoi ce tracé diffère-t-il du sien? En ce qu'il supprime l'embranchement d'Hazebrouck à Arras que M. Dufaure conserve. Pourquoi cet embranchement est-il demandé? Pour rapprocher Dunkerque de Paris de 40 kilomètres environ, c'est-à-dire d'une heure de marche. Mais est-ce en vue des marchandises que l'on demande ces travaux? La vitesse ne leur est pas nécessaire, et ce qui le prouve, c'est qu'elles suivent les canaux. Est-ce en vue des voyageurs? Mais le mouvement des voyageurs de Dunkerque sur Paris n'est pas tel qu'il puisse justifier, dans ce but, un sacrifice de 10 millions (pour l'Etat seulement). Serait-ce en vue des éventualités de la guerre? Mais depuis longtemps la guerre a choisi un autre théâtre que celui de Dunkerque et des places voisines. C'est ailleurs que le

Gouvernement doit porter ses forces et ses moyens d'action. Ce qui le prouve, c'est que le tracé de M. Dufaure n'est pas demandé par le comité du génie. Le Ministre de la guerre le repousse aussi bien que tout chemin qui ne passe pas derrière la ligne des canaux de Béthune, d'Aire et de Saint-Omer.

M. le comte Daru croit que ce serait pousser le Gouvernement dans une mauvaise voie que de l'engager à satisfaire ainsi à tous les intérêts de toute nature, grands et petits, quels qu'ils soient. Agir de la sorte, dès les premiers pas que l'on fait dans l'application de la loi du 11 juin 1842, ce serait rendre impossible l'exécution des chemins de fer futurs; ce serait s'obliger à l'avance à jeter des embranchements partout; car, pour un pays déjà comblé de bienfaits, où toutes les voies de communications existent, on aurait été au-devant de tous les besoins; ce serait là un précédent fâcheux. Cette prodigalité ne tendrait à rien moins qu'à retarder l'exécution des chemins de fer dans les autres parties du royaume, et à soulever les objections financières les mieux fondées.

Vu l'heure avancée, la suite de la discussion est renvoyée à la séance suivante.

QUATRIÈME SÉANCE.

Le 7 février 1844, la Commission supérieure des chemins de fer se réunit à 8 heures du soir au Ministère des travaux publics.

Sont présents : M. le Ministre des travaux publics, M. le Sous-Secrétaire d'Etat, MM. le comte Daru, Rossi, Cordier, Dufaure, Boulay (de la Meurthe), Gréterin, Boursy, Daullé, Prévost de Vernois, Kermaingant, Fèvre, membres de la Commission ; MM. Hurel, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées; Dubois, auditeur au conseil d'Etat, attaché au premier arrondissement d'inspection des chemins de fer; Courpon, secrétaire.

La discussion sur les trois projets présentés par MM. le Sous-Secrétaire d'Etat, le comte Daru et Dufaure, continue.

M. Dufaure, tout en reconnaissant que le tracé qu'il a proposé est le plus coûteux, le défend, comme le seul qui soit complet. Il n'admet pas, d'ailleurs, la totalité de l'économie que présente M. le comte Daru à l'appui de son projet. Ce projet offre une lacune difficile à comprendre entre Hazebrouck et Lille; la construction étant abandonnée à l'industrie privée, le projet à présenter aux Chambres ne relierait les ports de Dunkerque et de Calais qu'à la petite ville d'Hazebrouck. — La conséquence de l'adoption du tracé qui unirait ces ports à Lille, serait l'exécution par l'Etat de l'embranchement d'Hazebrouck.

M. le comte Daru dit que, de deux choses l'une : ou le Gouvernement exécutera le réseau complet entre Calais, Dunkerque et Lille, selon les termes de la loi du 11 juin 1842, et le donnera à exploiter à une Compagnie, ou bien il concédera une partie des embranchements à exécuter à l'industrie privée. Dans cette seconde hypothèse, la Compagnie qui entreprendrait à ses frais la construction du che-

min de Lille à Hazebrouck, par exemple, serait naturellement chargée de l'exploitation des deux autres. Car il y a avantage à mettre les deux lignes communes et solidaires les unes des autres dans une même main. On évite ainsi des froissements et des difficultés qui naissent inévitablement du contact des Compagnies différentes. Rien ne s'opposerait donc à ce que l'on présentât aux Chambres un projet de loi où il y aurait concession entière d'une des lignes et exploitation de l'autre par la même Compagnie, l'Etat faisant les travaux partiellement, ou donnant une subvention pour leur exécution. Quant à des embarras pour la présentation de ce projet, il n'en existe donc pas : mais ce qui paraît évident, c'est que, dans le système proposé par M. Dufaure, on ne comprendrait pas qu'une Compagnie se chargeât d'exécuter et d'exploiter des lignes concurrentes, et, par cela même, stériles. L'obstacle ne serait pas de forme seulement, il serait de fond. Voilà ce qui frappe ce système d'une défaveur décisive. Par cela même qu'il multiplie les lignes, et qu'il tend à satisfaire tout le monde, il éparpille, au lieu de la concentrer, la circulation : il diminue, par cela même, les produits probables. Et on aura beau prétendre que les Compagnies déchargeront l'Etat de la part de dépense qui retombe sur elles, cette prévision sera démentie par les faits : les Compagnies ne se présenteront pas. Elles sont trop bien avisées pour accepter une affaire qui s'offrirait à elles dans une pareille situation.

M. le comte Daru persiste donc à croire que, du moment où l'on exécutera la ligne d'Arras à Hazebrouck, l'on constituera une concurrence fâcheuse entre les deux lignes qui, partant d'un point commun, Paris, vont toutes deux rejoindre par un point différent du littoral, une même ville, Londres. Cette concurrence, suivant lui, compromettrait le capital engagé dans l'exécution de ces travaux. Le tracé de M. Dufaure est bon, au point de vue des localités, mauvais au point de vue de l'intérêt général. C'est au détriment des capitaux du pays, c'est au détriment du Trésor, que cette satisfaction serait donnée à ceux-là même qui ne la réclament pas, qui ne vont pas si loin dans leurs exigences que le préopinant. Quant au projet de M. le Sous-Secrétaire d'État, M. le comte Daru ne croit pas nécessaire de le combattre davantage, puisque ce projet re-

pose sur une pensée évidemment contraire au but que l'on doit se proposer d'atteindre dans la réunion de Lille à Dunkerque, le seul intérêt à satisfaire, quand on adopte la ligne d'Amiens à Boulogne.

M. Prévost de Vernois reconnaît l'importance à la fois commerciale et militaire de Dunkerque, et l'utilité pour ce port de se rapprocher de Lille. Mais cet intérêt n'est pas le seul à considérer. Calais doit, suivant lui, être regardé comme le point principal de l'embranchement sur le littoral, parce qu'il assure mieux que Boulogne nos relations avec l'Angleterre, et en déterminant la ligne qui doit joindre nos ports à la ligne du Nord, il ne faut pas faire subir de longs détours aux voyageurs débarqués à Calais. M. Prévost de Vernois essaie de prouver la supériorité de ce dernier port sur Boulogne. Suivant lui les vents du sud-ouest, qui régnent pendant les trois quarts de l'année dans le détroit, rendent difficile, quelquefois impossible, l'accès de Boulogne. Tandis que l'entrée de Calais, protégée par les caps Blancnez et Grisnez, reste toujours libre. Il cite à l'appui de cette assertion le choix fait du port de Calais pour le service des dépêches et le transport des matières précieuses.

Le général considère donc Calais comme la véritable tête du chemin d'Angleterre. Les difficultés que présente le sol littoral, les dépenses que nécessiterait un chemin entre Boulogne et Calais, l'absence de produits sur cette ligne, forceront à détourner le chemin d'Angleterre par les départements du Nord. Il ne concevrait pas que l'on cherchât à augmenter ce détour en faisant subir aux voyageurs anglais un allongement de parcours de plusieurs kilomètres, en les menant à Hazebrouck. Ennemi de ce tracé sous le point de vue militaire, il le repousse dans l'intérêt de toute la circulation internationale, et croit que l'on doit chercher à rendre aussi directe que possible la ligne entre Calais et le chemin du Nord.

M. Hurel n'admet pas que l'on puisse contester l'excellence du port de Boulogne. Il est, comme point d'embarquement, placé dans des conditions identiques de celui de Calais, ainsi que l'a démontré la commission nautique. Quant à la durée de la traversée entre Douvres et le littoral fran-

çais, l'avantage est à Boulogne pour l'aller, à Calais pour le retour, mais en moyenne la supériorité est acquise au premier de ces deux ports.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat remarque que Boulogne, qui n'était, il y a quarante ans, qu'une petite crique, qu'un simple port de pêcheurs, est devenu le meilleur port, peut-être, des ports de cette partie du littoral, par suite des travaux exécutés dans ces dernières années : aussi sa prospérité s'est-elle successivement agrandie, suivant une merveilleuse progression. Il est certain qu'aujourd'hui Boulogne est principalement le port des voyageurs, de même que Dunkerque est principalement le port des marchandises. N'établir qu'une seule ligne de fer sur Calais, c'est transporter, en quelque sorte, violemment sur ce dernier port, des avantages dont la plus grande partie appartient aujourd'hui à Boulogne et à Dunkerque. De pareils déplacements sont toujours fâcheux. Si ce résultat se réalisait sans l'intervention des fonds de l'Etat et par le seul effet de l'industrie privée, l'objection tomberait : mais faire concourir la puissance et le crédit du Gouvernement à ruiner deux ports au profit d'un troisième, voilà ce qu'il est impossible d'admettre.

On dit encore que la circulation entre Boulogne et Amiens ne suffirait pas à couvrir la portion de dépenses que la loi du 11 juin 1842 laisse à la charge des Compagnies. On a raison, si l'on veut parler de la circulation actuelle ; mais n'est-il pas juste d'admettre que cette circulation deviendra double au moins, et peut-être triple de ce qu'elle est en ce moment ? N'a-t-on pas constaté sur toutes les lignes de fer déjà exécutées cet accroissement inévitable de la circulation? Un rapport arrivé aujourd'hui même à l'Administration, et envoyé par M. l'ingénieur en chef de la Somme, établit que, dans l'état actuel des mouvements entre Boulogne et Amiens, on peut espérer 3 pour 100 net du capital de la voie de fer et du matériel. Si ce mouvement ne faisait que doubler, on obtiendrait déjà 6 pour 100. Un pareil revenu suffirait, sans doute, pour déterminer la formation d'une Compagnie.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat ne conclut pas de ce qui précède que l'on doive préférer Boulogne à Calais et à Dunker-

que. Loin de là : si l'on voulait attribuer à Boulogne un privilège exclusif, il émettrait en faveur de Calais et de Dunkerque une partie des arguments qu'il vient de donner pour Boulogne. Dans son opinion, si l'Etat intervient dans la construction du chemin d'Angleterre, on doit chercher une solution qui conserve aux trois ports leurs avantages actuels, et qui les mette tous trois en contact avec la ligne de Belgique.

M. Dufaure est frappé de l'intérêt majeur d'établir les communications les plus sûres comme les plus rapides entre la France et l'Angleterre. Il n'admet donc pas que l'on veuille assujettir les voyageurs débarquant à Calais, soit à aller chercher à neuf lieues le chemin de Boulogne, soit à subir les détours du tracé par Lille et Ostricourt.

Calais et Lille, mis en relation directe avec Paris, acquéreront une importance qu'aucune ville ne peut obtenir en France sans être en relation directe avec la capitale. Calais demande ce rapprochement pour ses voyageurs anglais; Dunkerque pour utiliser son admirable position sur la mer du Nord. Dunkerque, dans sa situation actuelle, n'a qu'un rayon trop restreint d'influence. Placé pour recevoir les provenances de la Baltique et de l'Océan germanique, pour servir de port de passage à tous les voyageurs du Danemark et de la Russie, Dunkerque n'a besoin que d'un chemin direct sur Paris pour lutter contre le monopole du Hâvre.

Enfin, une considération importante aux yeux de M. Dufaure, est la prompte exécution du chemin d'Angleterre. Or, il croit son exécution compromise ou au moins ajournée, si les Chambres voient dans les projets qui leur seront soumis, moins la réalisation de cette grande pensée de rapprocher deux capitales, que la satisfaction donnée à des intérêts secondaires. L'ajournement de tout tracé qui ne remplirait pas le but de relier Paris et le littoral de la Manche, lui paraîtrait inévitable. Un pareil tracé ne semblerait pas compris dans le grand réseau voté en 1842, et il croit que toute ligne de fer qui ne desservira pas exclusivement un grand intérêt national, serait considérée comme d'un intérêt secondaire, et comme telle renvoyée à dix ans.

M. le comte Daru, répondant à M. Dufaure, dit que,

dans son opinion, il lui paraît douteux que les Chambres accueillent un réseau d'une exécution aussi dispendieuse que celui du préopinant, surtout lors qu'on saura, à l'avance, combien les revenus de l'exploitation seront restreints dans des limites étroites. Il y a tout lieu de croire, suivant M. le Rapporteur, qu'on ne consentira pas, et avec raison, à prodiguer les ressources du pays, dans le but unique de satisfaire un peu mieux qu'elles ne le sont dans son projet, les relations de Paris à Dunkerque. Elles n'ont pas assez d'importance pour motiver de pareils travaux. D'ailleurs, si elles se développent comme on le croit, comme on l'espère, il sera toujours temps d'entreprendre la ligne aujourd'hui délaissée d'Arras à Hazebrouck.

Le tracé de M. Dufaure présente donc le double inconvénient d'une exécution coûteuse et d'un revenu mal assuré. C'est là son vice principal. Il ne pourra pas être soumissionné, au moins en totalité, par les Compagnies. C'est une conséquence inévitable de ce vice fondamental. Le projet du double embranchement d'Amiens à Boulogne et de Lille à Calais et Dunkerque, est au contraire abordable. Il coûtera moins cher et rapportera d'avantage, et les Compagnies pourront l'exploiter. Il satisfera à tous les besoins présents, se prêtera à toutes les modifications que les besoins à venir peuvent réclamer. Que peut-on demander de plus, et pourquoi se mettre à la fois tant d'affaires sur les bras, et surtout aux débuts d'une entreprise déjà bien grande?

M. Grêterin dit que, si l'importance du port de Dunkerque paraît hors de contestation, l'on semble apprécier différemment les besoins de son commerce et les intérêts que l'on doit chercher à desservir pour augmenter sa prospérité. Pour lui, il croit, comme M. le comte Daru, Dunkerque obligé, avant tout, de se rapprocher de Lille. Les marchandises d'Amérique ne franchissent pas le détroit et sont acquises aux ports de l'Océan. Mais la situation de Dunkerque en fait l'entrepôt des provenances du Nord. Quelles sont ces provenances, et quelle direction suivent-elles? Des bois, des cuirs, des graines oléagineuses, des laines, etc. Il est rare que, dans leur état d'arrivée, ces différentes denrées soient expédiées sur la capitale. La ma-

jeure partie prend la route de Lille et de sa banlieue manufacturière. 4,000 tonnes par les canaux, 6 ou 700 par terre représentent le mouvement des marchandises entre Dunkerque et Paris. Entre Dunkerque et Lille, il est *de 36,000 tonnes par eau*, de 4,000 et quelques par le roulage ordinaire, de 1,000 environ par le roulage accéléré. Ces faits ajoutent suffisamment aux déclarations des parties intéressées, et prouvent que le chemin de fer qui desservira le mieux les intérêts de Dunkerque, devra tendre à rapprocher cette ville de Lille et non de Paris.

M. le Ministre croit la question qu'il a soumise à la Commission, suffisamment éclairée par la discussion. Le projet de M. Dufaure est celui dont la solution lui semble se rapprocher le plus de la question de « *simultanéité d'exécution des deux lignes d'Amiens à Boulogne et d'Arras à Calais;* » il le mettra donc le premier aux voix.

M. le Sous Secrétaire d'Etat craint que la question ainsi posée ne laisse pas à toutes les opinions une liberté entière. Ainsi, dans son opinion, Boulogne et Calais doivent être touchées par la ligne de fer, mais il ne ferait point aboutir la ligne de Calais à Arras. C'est sur Ostricourt qu'il la dirigerait dans l'intérêt de Dunkerque. M. le comte Daru pense, au contraire, que l'intérêt de Dunkerque exigerait qu'on vînt aboutir à Lille. Il semble donc qu'il conviendrait de poser d'abord la question de savoir si les trois ports seront unis à la ligne principale de Paris à la frontière de Belgique, sans préciser les points d'embranchement sur cette ligne.

M. Kermaingant se prononce contre l'exécution de deux embranchements. Le chemin d'Amiens à Boulogne n'est pas nécessaire, selon lui. Les besoins de la circulation internationale seraient suffisamment satisfaits par le tracé qui, de Calais, rejoint le chemin de Belgique à Arras. Un allongement de 60 kilomètres est sans effet sur le développement d'une circulation qui a pour point de départ une capitale, pour point d'arrivée un royaume.

Le chemin de Boulogne à Amiens serait d'une exécution coûteuse, d'un produit presque nul. — Le chemin de Calais à Arras lui enlèverait une partie de ses voyageurs d'outre-

mer, les seuls sur lesquels il puisse compter. — Son exploitation serait entravée par les tourbillons de sable que soulève le vent de mer, et la marche des convois aurait continuellement à souffrir dans le parcours le long du litoral.

Suivant M. Kermaingant, le chemin de Calais à Arras par Hazebrouck sera suffisant pour les besoins de la circulation internationale. Il présente pour la circulation intérieure l'avantage de desservir la plus grande masse d'intérêts, d'assurer des revenus à l'exploitation.

MM. LE COMTE DARU, CORDIER ET HUREL ne croient pas, comme M. Kermaingant, que la mobilité des sables des dunes puisse former un obstacle sérieux à l'exploitation et ils citent à l'appui de leur opinion les travaux qui, partout, ont été pratiqués avec succès pour fixer la partie mobile des dunes du Boulonnais.

M. CORDIER croit que l'on s'exagère l'influence du vent sur la marche des convois : il dit que les convois des chemins du Languedoc, souvent soumis à l'action du mistral, ne souffrent pas d'une manière sensible dans leur marche, et il rappelle que les chemins de fer de Naples à Castellamare, de Falkston à Douvres, longent le littoral dont ils s'éloignent à peine de quelques mètres.

M. LE MINISTRE met d'abord aux voix la question de savoir *si l'on construira deux chemins directs sur l'Angleterre, en suivant le tracé de M. Dufaure.*

La Commission se prononce négativement à l'unanimité moins trois voix.

M. le Ministre croit que le rejet du tracé de M. Dufaure entraîne nécessairement le rejet du projet de M. le Sous-Secrétaire d'Etat; et, en conséquence, il ne le mettra pas aux voix.

M. le Ministre met aux voix le tracé de M. le comte Daru, consistant en un embranchement d'Amiens à Boulogne et d'un second embranchement de Lille à Calais et à Dunkerque.

La Commission se prononce pour ce tracé à l'unanimité moins trois voix.

M. le Ministre pose ensuite la question suivante : *dans l'hypothèse où un seul embranchement sur le littoral serait exécuté, quel est celui à préférer, ou bien du tracé d'Amiens à Boulogne*, ou bien du tracé de Calais et Dunkerque

à l'un des trois points de la ligne du Nord, Arras, Ostricourt et Lille?

La Commission, attendu que ce second système, s'il ne dessert pas aussi bien les intérêts anglo-français, satisfai mieux aux besoins des populations de la région du Nord qu'il est plus productif et qu'il se prête mieux à la construction des embranchements futurs, se prononce pour le système de Calais, de préférence à celui de Boulogne. Cette décision est prise à l'unanimité, moins une voix.

M. le Ministre.—*A quel point de la ligne du Nord viendrait aboutir cet embranchement unique? Est-ce à Arras ou à Ostricourt?*

La Commission, attendu que l'adoption du tracé de Calais soumet déjà les voyageurs anglo-français à un détour considérable, qu'il est de l'intérêt de la circulation nationale de ne pas augmenter encore ce parcours, se prononce en faveur d'Arras comme point de départ, à l'unanimité, moins quatre voix.

M. le Ministre.— Quel tracé choisira-t-on entre Arras et Calais? Sera-ce *celui passant par Aire ou par Hazebrouck?*

La Commission, attendu que le tracé par Hazebrouck allonge de trois kilomètres seulement le chemin de Calais à Arras, et raccourcit de dix kilomètres la distance entière entre Dunkerque et Lille;

Attendu, qu'il met les deux ports de Calais et de Dunkerque sur un pied d'égalité parfaite, qu'il procure une économie de près de deux millions au Trésor; — Attendu que l'intérêt militaire n'est pas suffisamment engagé dans cette question:

La Commission se prononce pour le tracé d'Hazebrouck, à l'unanimité moins deux voix.

(143.)

Chambre des Députés.

SESSION 1844.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de Budget pour 1845 (Dépenses),

PAR M. BIGNON,

Député de la Loire-Inférieure.

Séance du 6 Juin 1844.

(*Voir les Annexes du tome 8, page 1.*)

TABLE DES MATIÈRES.

CONTENUES DANS CE VOLUME.

ANNEXES (Nos 124 à 142).

FIN DE LA TABLE DU SEPTIÈME VOLUME.

